JLUSTROWANY TYGODNIK Numer 6

Samochód

30 groszy

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

Poznań — Warszawa — Kraków — Lwów — Łódź — Katowice — Wilno — Lublin

10. listopad 1929

Samochód opanowuje pustynie



Piramidy Faraonów w Egipcie, które są celem licznych wycieczek globtroterów, niedawno jeszcze były dostępne jedynie na wielbłądach. Dzisiaj widok pięknej limuzyny u stóp piramid nie należy wcale do rzadkości. Fot. Atlantic

Projekt ustawy koncesyjnej dla przemysłu autobusowego

(Dokończenie.)

Warunki, którym odpowiadać musi koncesjonarjusz.

Koncesjonarjusz obowiązany jest poddać się przy wykonywaniu koncesji następującym przepisom zasadniczym:

1) gdy siedziba przedsiębiorcy znajduje się poza obszarem województwa (względnie miasta stołecznego Warszawy), lub województw, na którem przedsiębiorstwo jest czynne, przedsiębiorca powinien posiadać na tym obszarze prawnie upoważnionego zastępcę, ponoszącego odpowiedzialność przed władzami państwowemi za należyte prowadzenie przedsiębiorstwa;

2) eksploatacja przedsiębiorstwa odbywa się pod nadzorem organów wykonawczych powiatowej władzy administracji ogólnej;

3) koncesjonarjusz obowiązany jest przy eksploatacji przedsiębiorstwa stosować się do dotyczących ustaw, przepisów i rozporządzeń władz państwowych, a w szczególności do przepisów w sprawie prowadzenia przedsiębiorstw autobusowych;

4) koncesjonarjusz obowiązany jest przedstawiać właściwej według miejsca siedziby przedsiębiorstwa — względnie pełnomocnika przedsiębiorcy, wojewódzkiej władzy administracji ogólnej do zatwierdzenia taryfy dla przewozu osób i towarów, oraz rozkładu jazdy;

5) koncesjonarjusz obowiązany jest ściśle stosować się do zatwierdzonej taryfy i zatwierdzonego rozkładu jazdy i nie wolno mu pobierać żadnych innych należności oprócz przewidzianych w zatwierdzonej taryfie;

6) koncesjonarjusz obowiązany jest w miejscach wyznaczonych przez właściwą władzę urządzić odpowiednie poczekalnie;

7) w wykonaniu, ustanowionego przez przepisy obowiązujące i ściślej określonego w koncesji obowiązku, koncesjonarjusz obowiązany jest do przewożenia poczty, a na żądanie właściwych urzędów pocztowych — również do przewożenia funkcjonarjuszów pocztowych, którym powierzony został nadzór nad przewożoną pocztą;

8) koncesjonarjusz obowiązany jest w zgodzie z obowiązującemi przepisami prawa cywilnego wynagradzać wszelkie szkody i straty, jakie powstać mogą w związku z eksploatacją przedsiębiorstwa, bądź z winy zarządu przedsiębiorstwa, bądź z winy pełniących w niem obowiązki osób, a dla zapewnienia zwrotu wynagrodzenia szkód, wynikłych z nieszczęśliwych wypadków w związku z działalnością przedsiębiorstwa dla pasażerów, winien ubezpieczać te osoby w jednem z towarzystw ubezpieczeniowych, posiadających swą siedzibę w Państwie Polskiem, przyczem najniższa kwota, na którą każda osoba ma być ubezpieczona, ma wynosić pięć tysięcy złotych;

9) koncesjonarjusz nie może odstępować w żadnej formie praw do koncesji osobom trzecim bez zgody władzy, która koncesji udzieliła;

10) koncesjonarjusz obowiązany jest zawiadomić właściwą wojewódzką władzę administracji ogólnej o zamiarze zrzeszenia się koncesji przynajmniej o miesiąc wcześniej przed zawieszeniem komunikacji.

Przepisy dotyczące przedsiębiorstw, trudniących się przewozem towarów.

Szczegółowe przepisy o prowadzeniu samochodowych przedsiębiorstw przewozowych oraz o trybie wydawania koncesji na takie przedsiębiorstwa zostaną wydane przez Ministra Robót Publicznych w porozumieniu z zainteresowanymi Ministrami.

Cofnięcie koncesji.

Koncesja może być odebraną przez władze, która jej udzieliła:

1) w razie odstąpienia przez koncesjonarjusza prawa do wykonywania przedsiębiorstwa osobie trzeciej bez pozwolenia odnośnej władzy;

2) w razie nieuruchomienia przedsiębiorstwa w ciągu trzech miesięcy od daty otrzymania koncesji, albo przerwy w komunikacji w czasie, gdy komunikacja w myśl warunków koncesji powinna być utrzymywaną, trwającej dłużej niż jeden miesiąc;

3) w razie trzykrotnego ukarania koncesjonarjusza lub jednego z jego pracowników za przekroczenia niniejszej ustawy, lub rozporządzeń, wydanych na jej podstawie, względnie ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. nr. 89, pozycja 656) lub rozporządzeń na podstawie tej ustawy wydanych;

4) w razie ukarania przedsiębiorcy wyrokiem sądowym za czyn występny, popełniony z chęci zysku.

Wymieniona w punkcie 2-gim przerwa miesięczna komunikacji dopuszczalna jest tylko w wypadkach przeszkód ze strony siły wyższej, przyczem koncesjonarjusz winien jest utrzymywać w tym czasie w miarę możności choćby ograniczony ruch komunikacyjny.

Koncesja może być cofnięta, jeżeli wyjdzie na jaw, że uzyskano ją na podstawie nieprawdziwych dokumentów, lub zostaną ujawnione takie okoliczności, które, gdyby były wpierw wiadome, stały by się powodem do odmówienia udzielenia koncesji.

Utrata ważności koncesji.

Koncesja traci ważność:

1) po upływie terminu, na który została wydana;

2) w razie zrzeczenia się koncesji przez przedsiębiorcę;

3) w razie śmierci przedsiębiorcy;

4) w razie, gdy przestała istnieć osoba prawna, której udzielono koncesji;

5) w razie odebrania koncesji.

W wypadku przewidzianym w punkcie 3) władza, która udzieliła koncesji, może zezwolić spadkobiercom na dalsze wykonywanie przedsiębiorstwa, do czasu ewentualnego uzyskania przez nich nowej koncesji — jednak na okres nie dłuższy od sześciu miesięcy.

Sankcje karne.

Winni naruszenia przepisów ustawy, albo rozporządzeń, wydanych na jej podstawie — o ile dany czyn nie jest zagrożony karą surowszą w myśl innych ustaw, będą karani w drodze administracyjnej grzywną do pięciuset złotych, lub aresztem do miesiąca.

Jeżeli winowajca jest koncesjonarjuszem, będzie karany grzywną do tysiąca złotych, lub aresztem do dwóch miesięcy.

Władza orzekająca oznaczy w orzeczeniu, na wypadek niemożności ściągnięcia grzywny, karę zastępczego aresztu według słusznego uznania, jednak nie ponad dwa tygodnie.

Przepisy przejściowe.

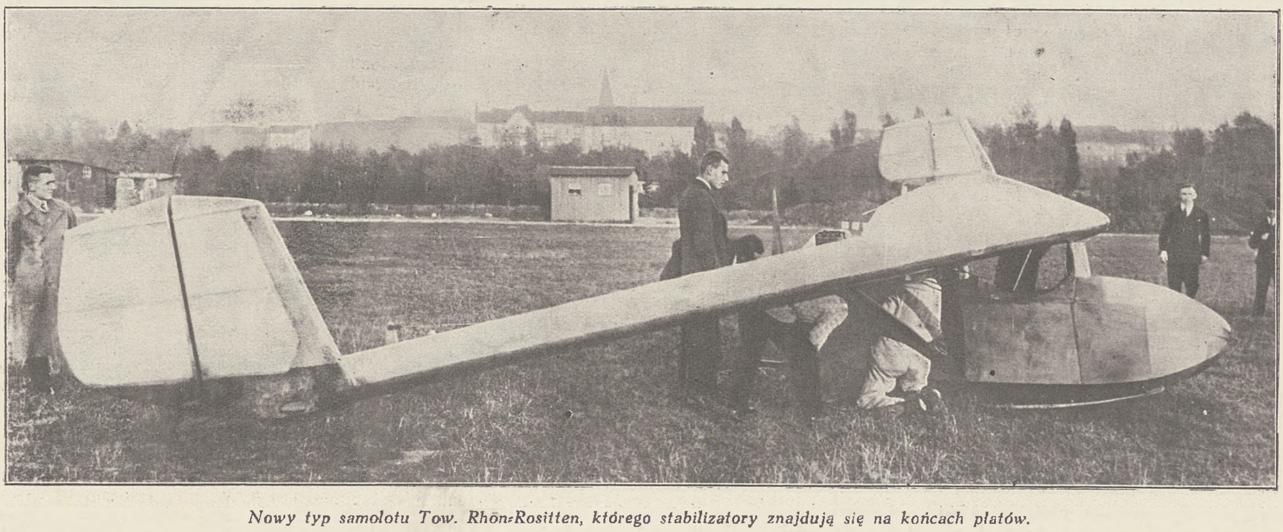
Osoby, które w chwili wejścia w życie niniejszej ustawy prowadzą autobusowe przedsiębiorstwa przewozowe i dalej je chcą prowadzić, winny postarać się o udzielenie im koncesji, przewidzianej w niniejszej ustawie w ciągu dwu lat od wejścia w życie tej ustawy.

Przepisy końcowe.

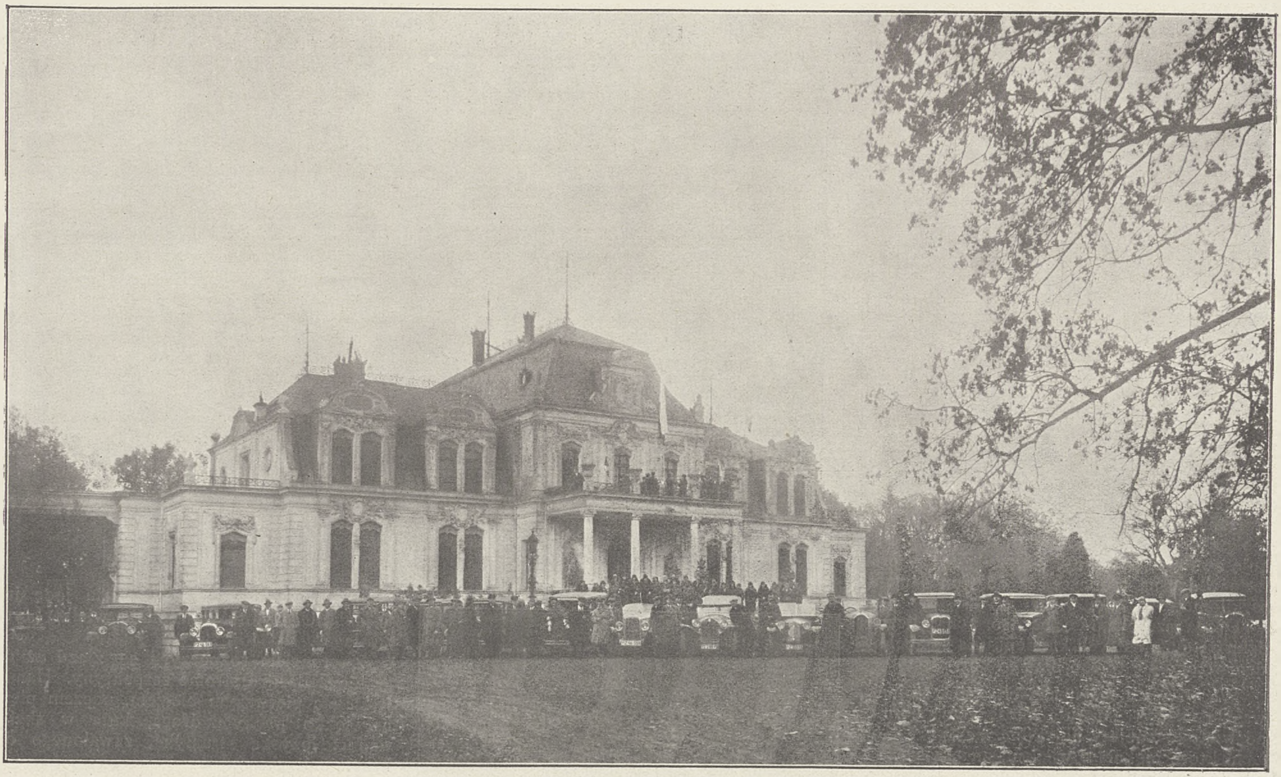
Wykonanie niniejszej ustawy porucza się Ministrowi Robót Publicznych w porozumieniu z interesowanymi Ministrami.

Ustawa niniejsza wchodzi w życie w trzy miesiące po dniu ogłoszenia i obowiązuje na całym obszarze Rzeczypospolitej z wyjątkiem województwa śląskiego.

Z dniem wejścia w życie tej ustawy, tracą moc obowiązującą przepisy, dotyczące spraw w niej unormowanych.



Nowy typ samolotu Tow. Rhön-Rositten, którego stabilizatory znajdują się na końcach płatów.



W niedzielę, dnia 3. bm., urządził Automobilklub Wielkopolski rajd towarzyski do Błociszewa, majętności p. konsula Daniela Kęszyckiego. Na rycinie widzimy park samochodowy przed pałacem i uczestników rajdu.

Rajd towarzyski Automobilklubu Wielkopolskiego do Błociszewa

Zaledwie kilka dni minęło od ostatniej „Jazdy za lisem" Automobilklubu Wielkopolskiego, a już na biurko redakcyjne nowe spada zaproszenie:

„Na zaproszenie Pana konsula Daniela Kęszyckiego odbędzie się w niedzielę dnia 2 listopada wycieczka Automobilklubu Wielkopolskiego do Błociszewa. Wszystkich członków Automobilklubu, którzy mają zamiar uczestniczyć w tej wycieczce, uprasza się itd".

Zaproszenie to wywołało wśród członków niemałe zaciekawienie, pierwszy raz bowiem w historji naszego klubu zdarzył się wypadek, że jeden z członków zapraszał do siebie cały poprostu klub. Przyznać trzeba, że zaproszenie takie świadczyło o niemałej odwadze gospodarza. Bo proszę sobie wyobrazić, coby się stało, gdyby na to wezwanie stawił się cały klub w liczbie 480 członków, każdy z samochodem, rodziną i gośćmi. Licząc na każdego członka wzgl. jeden samochód przeciętnie trzy osoby, otrzymalibyśmy przerażającą cyfrę 1 440 (dosłownie: tysiąc czterysta czterdzieści) gości. ....Poprostu — najazd tatarski!

„Nie taki straszny djabeł jak go malują" — mówi przysłowie i na szczęście w praktyce takie teoretyczne obliczenia przedstawiają się zgoła inaczej jak to udowodniła wycieczka do Błociszewa. Zasługa zademonstrowania tego dowodu „ad oculos" przysługuje bezapelacyjnie p. konsulowi Kęszyckiemu z Błociszewa...

* * *

Jak zwykle przy wszystkich tegorocznych imprezach Automobilklubu Wielkopolskiego doskonale dopisała pogoda. Trudno nam dociec czyja w tem zasługa, stwierdzamy więc, że pod tym względem — w przeciwieństwie do roku ubiegłego, gdzie na wszystkich prawie imprezach A. W. padał deszcz — organizacja niesłychane poczyniła postępy. W południe w jak najlepsze świeciło sobie słońce i to wcale nie listopadowe, lecz conajmniej sierpniowe. (Widocznie odrabiało jakieś zaległości!) Nic więc dziwnego, że o godzinie 13,30 wszczął się przed lokalem A. W. ożywiony ruch. Uczestnicy wycieczki wraz ze swymi gośćmi zjeżdżali się jeden za drugim, a wyłożona w sekretarjacie klubu lista, tuż przed wyjazdem stwierdzała obecność 22 samochodów i 64 osób. Zaprawdę wcale ładny zastęp.

Punktualnie o godz. 14-tej wszystkie samochody wyruszyły pod kierownictwem komandora p. wiceprezesa Stefana Głowińskiego. Na Miasteczku zarządzono krótki postój, aby sformować kolumnę poczem już w szybkiem tempie ruszono w dalszą drogę przez Kórnik, Bnin i Śrem do Błociszewa. Tuż za Śremem kolumna, która w drodze z Poznania nieco się rozciągnęła, połączyła się znowu i na górzystej szosie, gdzie można było obserwować wszystkie samochody, prawdziwie imponujący przedstawiała widok.

W Błociszewie nielada spotkała nas niespodzianka. W chwili bowiem pojawienia się kolumny, orkiestra, umieszczona na udekorowanym chorągwiami balkonie nad zajazdem, hucznemi powitała nas fanfarami, podczas gdy gospodarz, p. konsul Kęszycki, staropolskim zwyczajem na ganku witał gości, pomagając wysiadać paniom z kolejno zajeżdżających samochodów, natychmiast też pojawiła się służba z tacami, pełnemi szklanek dymiącego ponczu. Po powitaniu gości i wspólnej fotografji cała kolumna, teraz już pod przewodnictwem gospodarza, wyruszyła na półgodzinny objazd po przepięknych okolicznych lasach. Po powrocie do Błociszewa ustawiono samochody w szeregu przed pałacem, podczas gdy goście udali się do rozległych salonów, gdzie już oczekiwały zakąski, wódki, likiery i inne rzeczy miłe dla oka i... podniebienia.

W międzyczasie w sąsiednich salach zastawiono długie stoły, przy których wkrótce całe towarzystwo zasiadło do podwieczorku, przy dźwiękach orkiestry, która z balkonu zewnętrznego przeniosła się na galerję w hall'u. Podczas podwieczorku wiceprezes klubu, p. Stefan Głowiński, wygłosił krótkie przemówienie, w którem wyraził radość z tak doskonale udanej wycieczki, dziękując zarazem gospodarzowi za piękną inicjatywę i szeroką gościnność. Przemówienie p. Głowińskiego wszyscy zebrani poparli rzęsistym aplauzem. Wkrótce potem przy dźwiękach melodyjnego wiedeńskiego walca, większość towarzystwa ruszyła w tany, podczas gdy reszta rozlokowała się wygodnie po salonach, bawiąc się ożywioną pogawędką. Tak, mile spędzając czas, aniśmy się spostrzegli, kiedy nadeszła godzina 18,30, to jest czas naznaczony przez komandora na zbiórkę i odjazd. Przygotowani już do drogi goście, zebrali się ponownie w hall'u i przy „strzemiennym" zgotowali p. konsulowi Kęszyckiemu gorącą owację.

Zwarta kolumna samochodów, powracająca do Poznania przy rzęsistem świetle reflektorów przedstawiała przepiękny widok. Na dystansie przeszło dwóch kilometrów szosa była oświetlona jak we dnie, a kolumna wyglądała jak jakiś niesamowity pociąg.

I ta impreza A. W. była pełnym sukcesem.

Dr. Stanisław Bernatt

Turyn—Nicea

Nicea, w październiku.

W niedzielę przed południem wyjeżdżam z Turynu. Cel drogi wskazuje mi ulica na lewo wzdłuż dworca — „Via Nizza".

Na przedmieściu, gdzie roi się od dwukołowych wozów, zaprzężonych w muły, jeden za drugim, i niedzielnych cyklistów sportowców w kolorowych, zakurzonych swetrach, widzę kompleks budynków betonowych o wielkich, jednostajnych oknach. Wszędzie litery „F. I. A. T.". Światowej sławy fabryka samochodów nieczynna jest w święto, ale z bram wychodzą gromadki robotników. Wejść strzegą umundurowani portjerzy.

Mijam ostatnie domy; emaljowana tablica, umieszczona po prawej stronie szosy, objaśnia graficznie, że jadąc do Cuneo, mego następnego etapu, trzeba na najbliższych rozstajach skręcić na lewo. Kilkaset metrów za tablicą drogi się już rozchodzą Nie potrzebuję zwalniać maszyny, pędzę dalej i w przelocie widzę na tabliczce, że do Cuneo mam 65 kilometrów.

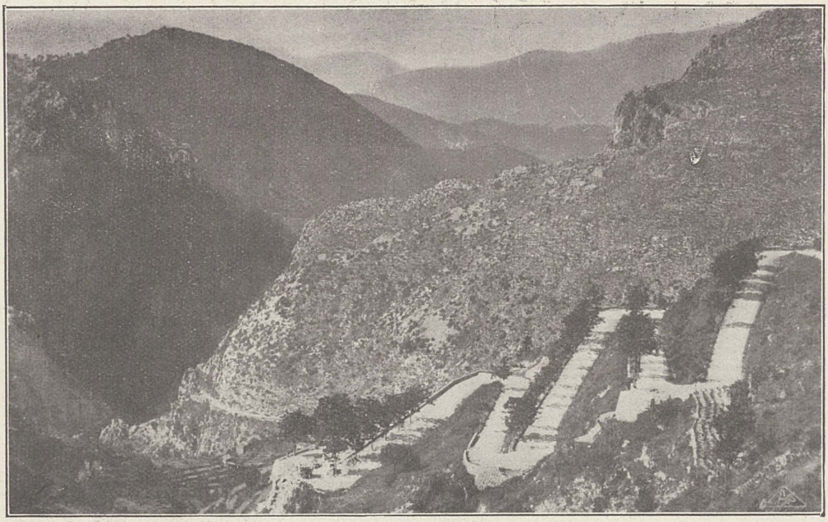
Droga szeroka, ale bardzo licha; liczne dziury i dużo ostrych kamieni. Za samochodem wzbija się tuman białego kurzu.

We wsiach i miasteczkach, które mijam, wąskie uliczki tarasują mężczyźni, ubrani odświętnie; kobiety najwidoczniej w kościołach, które pięknemi wieżami znaczą się już zdaleka na lazurowem niebie.

Cuneo leży na obronnej górze. Kopuły kościołów i zręby starych baszt. Za miasteczkiem śliczny krajobraz górski, południowy. Na stokach kasztany i klony. W soczystej trawie łąk dużo kwiatów.

Za jakąś wioską, o typowych ciasnych uliczkach i ładnym kościele, szosa staje się lepszą, ale za to pnie się stromo w górę. Jeden zakręt, drugi, trzeci. Kwieciste łąki, pastwiska, wieża kościoła są w dole. Objeżdżam wzgórze i widzę nową serpentynę, krótką, ale bardzo stromą. Samochód sapie, wdrapuje się na skręty i wreszcie ma przed sobą kawałek równej drogi. Wkoło wysokie góry, dolin już nie widać: 1 800 metrów nad poziomem morza.

Szosa wpada w czarną jamę, zapalam światła. To tunel Colle di Tenda, długi na dobre trzy kilometry. W tunelu jadę już w dół. U wylotu mija mnie wielki kryty „Delage".



Droga do Sospel od strony włoskiej, t. zw. „Route d'Italie".



W drodze przez włoskie Alpy.

Za tunelem rozpoczyna się zjazd aż do granicy. Bardzo strome serpentyny. Hamuję, jadąc pierwszym biegiem, poczem piękna, lekko pochyła droga, kuta w skale; wzdłuż łożyska strumyka, zawalonego olbrzymiemi głazami.

W Fontana granica włoska, gdzie oglądają „carnet" samochodu i mój paszport. Kilka kilometrów dalej Francuzi robią to samo z jeszcze większym nakładem czasu.

Szosa francuska świetna, dobrze asfaltowana. Krajobraz: skały, głazy, mosty i drzewa takie same, jak po stronie włoskiej.

Drogi rozchodzą się. Chcę jechać na lewo, do Ventimiglji, ale miałbym znowu granicę francusko-włoską, więc skręcam na prawo, chociaż informowano mnie, że ta droga do Nicei jest znaczniej uciążliwsza.

Jadę pod górę; zbocza skopane w tarasy pokrywają drzewa oliwne o szarych, wąskich liściach. Po kilku kilometrach znośnej jazdy rozpoczynają się nowe serpentyny i bardzo silne wzniesienia. Jest piąta popołudniu, ale już zmierzcha. Spieszę, żeby wjechać w dolinę.

Zadowolony docieram do białego domku, stojącego na górze, ale nie jestem jeszcze u celu. „Do Sospel tylko pięć kilometrów", — objaśnia mnie właścicielka obejścia.

Chociaż ciemno, myślę, że nie będzie tak źle. Zapalam lampy, nastawiam reflektor i zjeżdżam.

Ostry zakręt, prawie pionowy, potem drugi, trzeci, czwarty, serpentyna zdaje się ciągnąć w nieskończoność. Wreszcie wyjeżdżam na mniejwięcej równą drogę, spieszę, a tutaj znowu takie same zakręty. Z trudnością oświecam sobie drogę, jadę powoli, bardzo ostrożnie, bo za skrajem drogi niema nawet rowu, jest tylko przepaść.

Na pięć kilometrów drogi do Sospel zużyłem równą godzinę. Odetchnąłem, gdy wjechałem do miasteczka.

Kelner w hotelu „de France" dziwił się bardzo i orzekł, że tylko miejscowi szoferzy, którzy znają drogę „na pamięć", odważają się zjeżdżać wieczorem do Sospel.

Następnego dnia rano ruszyłem do Nicei. Było kilka wzniesień i serpentyn, ale mniej groźnych.

Po dwóch godzinach jazdy rozpuściłem samochód po szerokim asfalcie „Promenade des Anglais".

Byłem w Nicei.



„Promenade des Anglais" w Nicei.

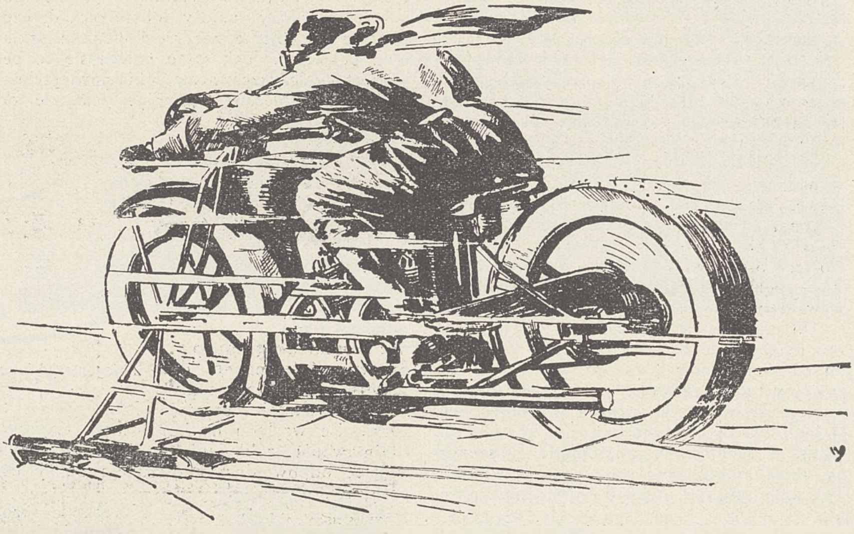
NOWY SPORT ZIMOWY

MOTOCYKLE i ROWERY NA PŁOZACH

Zbliża się zima. Automobilista zaopatruje się w grzejniki, wyszukuje ceratowy pokrowiec na chłodnicę, kupuje ciepłe ubranie i myśli o łańcuchach do kół, aby uniknąć ślizgania się samochodu na śniegu. Gorzej przedstawia się sezon zimowy dla motocyklistów i rowerzystów. Wytrzymalsi jeżdżą na upartego aż do chwili nastania silnych mrozów i głębszych śniegów, delikatniejsi natomiast oglądają się za jakiemś „zimowem leżem" dla ich maszyn. Już w listopadzie zaczyna się zazwyczaj opróżnianie różnych lamusów lub też przesuwanie szaf i innych sprzętów domowych, poczem następuje mozolne czyszczenie i oliwienie i wreszcie cały motocykl wędruje do schowku i czeka lepszych czasów i ciepłej wiosny, a jego właściciel automatycznie rezygnuje z dalszych wycieczek i sportu, stając się stałym klientem tramwajów miejskich. Takie postępowanie bardzo praktyczne z jednej strony, w rzeczywistości nie grzeszy zbytnim dowcipem, ponieważ każdy rower i każdy motocykl można doskonale wykorzystać nawet w czasie najostrzejszej i najbardziej śnieżnej zimy, pod warunkiem dostosowania do niego łyżew lub płozów. Rozumie się, że bez zapędu gąsienisowego i gruntownej przeróbki całego tylnego koła nie potrafimy poruszać się po głębokim i sypkim śniegu, lecz jeżeli zadowolimy się jazdą po zwykłych drogach lub też ślizganiem się po powierzchni lodu, wystarczy bardzo mało kosztowny i prosty mechanizm.

Zaczniemy od urządzenia dla jazdy po lodzie. Zanim będziemy omawiali konstrukcję płozów, które mają zastępować przednie koło, zapoznamy się bliżej ze specjalnemi pokrowcami dla tylnej opony. Zwykła opona nie może służyć do napędu pojazdu po śliskiej powierzchni, gdyż wzajemne tarcie nie wystarcza w takim wypadku. Technika wskazuje nam dwa sposoby do rozwiązania tego zadania. Jeden z nich polega na możliwie dużem zwiększeniu powierzchni tylnego koła, drugi — na użyciu specjalnych pokrowców. Ponieważ zastosowanie nawet najgrubszych balonów nie wystarcza, musimy użyć w pierwszym wypadku podwójnych kół połączonych ze sobą szerokim karbowanym gumowym pasem. Dla motocykli i rowerów urządzenie tego rodzaju nie jest stosowane ze względu na jego wysokie koszty i konieczność gruntownych przeróbek. Z tego więc powodu musimy używać tylko specjalnych pokrowców, zaopatrzonych w wystające stalowe kolce. Pokrowce te pracują doskonale na powierzchni lodu lub też na twardym i dobrze ubitym śniegu, natomiast nie nadają się zupełnie na powierzchniach miękkich i lepkich.

Sporządzić taki pokrowiec możemy bardzo łatwo własnoręcznie. Potrzebne nam są do tego następujące rzeczy. Długi pas z twardej skóry, drugi pas ze skóry miększej, nieco szerszy od pierwszego, paręset stalowych sztywtów, zaostrzonych z jednej strony i zaopatrzonych w szeroką główkę z drugiej, kilka metrów cienkiego surowego rzemienia i wreszcie nieco cierpliwości i sprytu. To ostatnie jest bodaj że najważniejsze!



„Motocykl śniegowy", zaopatrzony w płozy i specjalny pokrowiec na tylnem kole może łatwo rozwinąć szybkość 150 km. na godzinę.

Zaczynamy pracę od przycięcia twardego i grubego pasa skórzanego, w którym potem przebijamy cztery rzędy (dla motocykla 6 lub nawet 8 rzędów) otworów, i wbijamy w nie mocno młotkiem stalowe sztyfty. Długość sztyftów powinna być tak obliczona, ażeby końce ich wystawały zaledwie na pół centymetra ze skóry. Po sporządzeniu zewnętrznej części pokrowca przyszywamy pas ten za pomocą mocnych i dobrze osmolonych nici do miękkiej i szerokiej skóry, potem brzegi pasa wewnętrznego zaopatrujemy w szereg otworów, przez które przeciągamy rzemyki, służące do umocowania pokrowca na tylnem kole. Szerokość pokrowca powinna być tak dobrana, aby po ściągnięciu go rzemieniami przylegał on szczelnie do opony, a jego średnica powinna pozwalać na wciągnięcie go bez wielkiego wysiłku na koło z lekko napompowaną oponą. Po założeniu pokrowca, dla zabezpieczenia dobrego trzymania się dopompowujemy powietrze do ciśnienia normalnego. W wypadkach kiedy na to pozwalają widełki ramy i kiedy mamy zamiar jeździć po więcej sypkich powierzchniach (gorzej ubita sanna droga) możemy sztucznie powiększyć płaszczyznę przylegania naszego pokrowca, wypełniając go dętą gumą, lub w braku takowej, drobno pociętemi kawaleczkami korka, a w najgorszym wypadku nawet zwykłem sianem. Aby uniknąć zalepiania sztyftów śniegiem trzeba cały pokrowiec suto smarować tłuszczem. Działanie takiego pokrowca zależy w wielkiej mierze od jego szerokości, oraz od rodzaju użytych sztyftów. Sztyfty krótkie, cienkie i ostre nadają się najlepiej do twardego lodu, dla śniegu natomiast lepsze są sztyfty nieco dłuższe i znacznie szersze.

Zapoznaliśmy się z pokrowcem, możemy więc pomówić o płozach. Zaczniemy od najprostszego urządzenia dla jazdy po lodzie lub bardzo twardym i dobrze ubitym śniegu. Możemy je wykonać zapomocą dwóch stalowych płozów o długości 20 kilku centymetrów (doskonale nadają się stare i dobrze wyostrzone łyżwy), dwóch twardych klocków, paru deseczek i czterech rurek lub też mocnych drewnianych drążków. Takie „lodowe podwozie" widzimy na rysunku 2. Umocowuje się ono do roweru lub motocykla następującym sposobem. Przednie koło ustawia się dokładnie w środku między płozami, potem po bokach jego przybija się dwa krótkie klocki, do których przywiązuje się obręcz mocnym rzemykiem lub też gęsto zwiniętym i przesmolonym sznurkiem. Przymocowane po bokach drążki wsadza się końcami, zaopatrzonemi w płaską blachę z otworem na oś koła i mocno je się przyciąga. Takie podwozie lodowe, bardzo proste i tanie może służyć do szybkiej jazdy, lecz nie nadaje się do wykonywania ostrych skrętów, ponieważ powoduje nieprawidłowe



Pokrowiec na tylne koło, wykonany z podwójnego skórzanego pasa i zaopatrzony w kilka rzędów stalowych sztyftów.



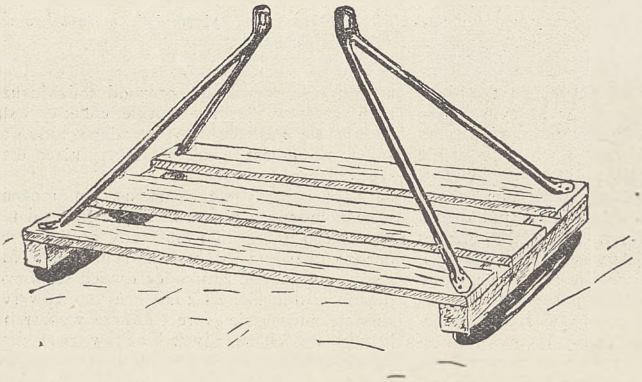
Gumowa gąsienica, używana w pojazdach terenowych i sankach motorowych.

przechylanie się całej maszyny ku zewnętrznej części krzywizny. Tę niemiłą właściwość zawdzięczamy ukośnemu postawieniu przednich widełek.

Zagranicą, korzystając z podwozia lodowego uzyskano nawet na bardzo słabych motocyklach duże szybkości dzięki temu, że powierzchnia lodu stawia nadzwyczaj mały opór przy poruszaniu się po niej. Tak samo kilku rowerzystów na podobnem podwoziu doszło do rekordów, wynoszących przeszło 80 klm na godzinę bez pomocy prowadzącego motocykla.

Podwozie uproszczonego typu, nie pozwalające na wykonanie ostrych skrętów, nadaje się dobrze w tych miejscowościach, gdzie są duże tafle równego lodu, natomiast tam, gdzie trzeba liczyć się z koniecznością ciągłego wymijania i wykręcania się na wąskich dróżkach trzeba zastosować mechanizm nieco odmienny, umożliwiający wykonywanie takich ewolucyj. Poważniejsi sportsmeni stosują w tych wypadkach zamiast podwozia pojedyńczą łyżwę, umocowaną pod przedniem kołem. Łyżwa taka, jeżeli ma ostre brzegi służy doskonale, natomiast przy zbyt twardym lodzie lub też po stępieniu się może łatwo spowodować zupełnie nieoczekiwane i nieprzewidziane wywrócenie się.

Do jazdy po śniegu zamiast zwykłych łyżew należy użyć szerszych płozów. Ze względu na konieczność częstego wykręcania nie możemy tutaj zadowolić się zwykłem umocowaniem podwozia do widełek przedniego koła, lecz musimy użyć mechanizmu, któryby pozwolił na zachowanie prostopadłej płaszczyzny obrotu niezależnie od położenia widełek. Tak samo musimy przewidzieć możność obro-



Podwozie dla jazdy po twardym i ubitym śniegu oraz lodzie. Zamiast szerokich płozów zastosowano przy nim łyżwy.

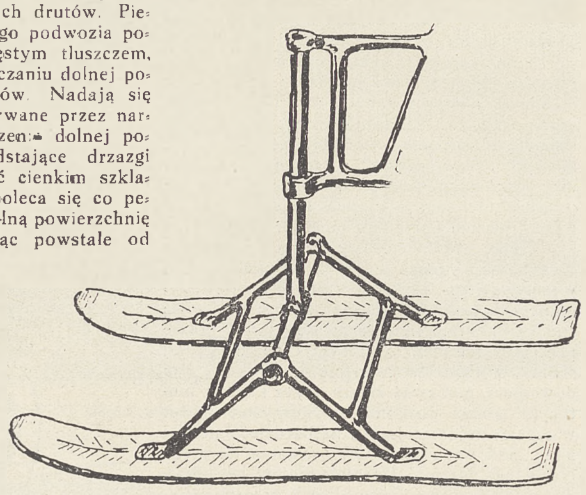
tu płozów w płaszczyźnie pionowej dla przejeżdżania przez różne nierówności terenu. Wykonać takie śniegowe podwozie możemy następującym sposobem. Same płozy najlepiej zrobić z drzewa na wzór zwykłych nart. Kształt górnej powierzchni niema większego znaczenia, chociaż dobrze zaopatrzeć go w niezbyt wysoki grzbiet, zwiększający sztywność całej konstrukcji. Dolna powierzchnia natomiast powinna być możliwie gładka, wycięta wzdłuż włókna i zaopatrzona w środku w prostokątny rowek o szerokości 2—3 cm i głębokości około 7—10 mm. Długość płozy nie powinna przekraczać 1 mtr (lepsze są krótkie, gdyż pozwalają na łatwiejsze wykręcanie), szerokość zależy od ciężaru motocykla i jeźdźca. Dla motocykli średniej wagi na przeciętnej drodze wystarczy płoza o szerokości 10 cm. Umocowanie płozów do osi najlepiej uskutecznić zapomocą stalowych rurek (patrz rysunek), zaopatrzonych u góry w mocne buksy. Przez buksy te przechodzi właściwa oś, wykonana też w kształcie stalowej rury. Z osią poziomą za pomocą mufy łączy się druga rura, która spełnia zadanie osi pionowej. Umocowanie całego podwozia uskutecznia się konstrukcją rurową, zaopatrzoną w mufy i pierścienie do zaciskania rurek ramy. Dla obracania płozów na boki możemy zastosować dodatkowy ster, który umocowuje się na osi pionowej lub też możemy połączyć widełki przedniego koła z tą osią zapomocą dźwigni i stalowych drutów. Pielęgnowanie takiego śniegowego podwozia polega na smarowaniu muf gęstym tłuszczem, oraz na czyszczeniu i natłuszczaniu dolnej powierzchni drewnianych płozów. Nadają się do tego najlepiej smary, używane przez narciarzy. W wypadku uszkodzenia dolnej powierzchni płozy należy odstające drzazgi ściąć, a wgłębienie zaczyścić cienkim szklanym papierem. Tak samo poleca się co pewien czas odczyszczać całą dolną powierzchnię szklanym papierem, usuwając powstałe od jazdy nierówności.

Ponieważ jednak najlepsze i najczęstsze nawet smarowanie nie chroni drzewa całkowicie przed działaniem wilgoci i śniegu, należy po skończonej jeździe odmontowywać płozy i przechowywać je w suchem i dość ciepłem pomieszczeniu. Aby uniknąć skręcania się najlepiej przywiązać je mocno do jakiejś drewnianej ramy lub też zupełnie prostej deski. Ze względu na konieczność częstego zdejmowania i zakładania płozów należy przewidzieć odpowiednią konstrukcję buksy osi poziomej.

W zeszłym sezonie zimowym kilku sportsmenów zagranicznych próbowało zastąpić drzewo na płozach różnemi lekkiemi stopami, a nawet stalą, lecz, jak nam wiadomo, rezultaty tych doświadczeń były ujemne i obecnie słyszy się znów tylko o płozach drewnianych.

Musimy jeszcze powiedzieć kilka słów o specjalnym systemie szerokich pokrowców, używanych przez sportowców na północy. W tych krajach ze względu na zły stan dróg w czasie zimy i wielkie masy puszystego śniegu, pokrowce zwykłego typu, mało co szersze od opony, okazały się zbyt niepraktyczne i dlatego radykalnie zmieniono ich konstrukcję.

Ponieważ zwykła rama motocyklowa lub rowerowa nie pozwalała na wmontowanie zbyt szerokiego koła, zastosowano tam zupełnie specjalne urządzenie widełek, dzięki któremu szerokość pokrowca doprowadzono do przeszło 30 cm. Ze względu na taką szerokość



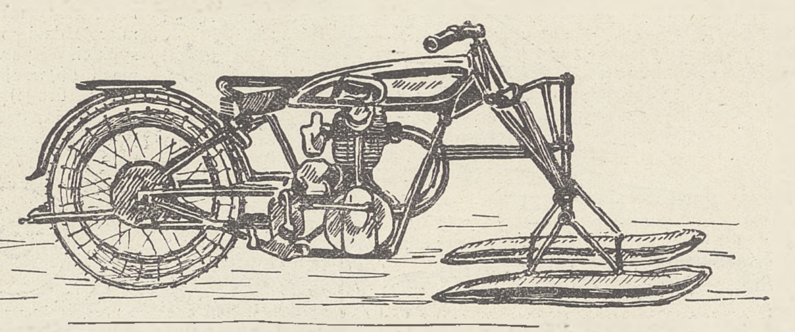
Śniegowe podwozie z dwoma szerokiemi płozami i niezależnym mechanizmem zwrotnym.

okazało się koniecznem zastosowanie poprzecznych żeberek z mocnego drzewa, które nietylko usztywniały całą konstrukcję, lecz też sprzyjały jej dobremu przyleganiu do powierzchni śniegu. Tak znaczna szerokość pokrowca na motocyklach śniegowych typu „północnego" pozwoliła im na swobodne poruszanie się w dowolnym terenie. W zeszłym sezonie zimowym np. urządzono nawet gdzieś w Kanadzie specjalny rajd takich maszyn, wyznaczając im trasę zupełnie bez liczenia się z drogami. Mimo trudnych warunków, z 20 maszyn, które stanęły do konkursu, 12 przybyło do mety bez najmniejszych uszkodzeń i w przepisanym czasie, rozwijając na przestrzeni przeszło 350 mil przeciętną szybkość 30 klm/g. W miejscach, gdzie na to warunki terenu pozwalały, silniejsze motocykle dochodziły do 80 lub nawet więcej kilometrów na godzinę, a wyścig na ubitej drodze dał jeszcze wyższe szybkości.

Ze względu na to, że przebudowanie zwykłego motocykla lub roweru na sanki motorowe nie jest ani zbyt trudne, ani też zbyt kosztowne, polecałoby się i u nas zająć nieco poważniej tą kwestją.

Na zakończenie należy jeszcze nadmienić, że prócz opisanych przez nas systemów motocykli śniegowych i lodowych, istnieją jeszcze inne różne konstrukcje mniej lub więcej praktyczne, wypróbowanie których powinno być bardzo ciekawe.

L. Kozłowski



Motocykl na śniegowem podwoziu o niezależnym mechanizmie zwrotnym. Na tylnem kole znajduje się skórzany pokrowiec ze stalowemi sztyftami.

Dr. Ignacy Chrzanowski

Motocyklem z Lyonu do Poznania

I.

Wywczasy moje we Francji dobiegały do końca. Chcąc ujrzeć nasz dziesięcioletni dorobek na P. W. K. postanowiłem odbyć podróż tę na motocyklu i obrałem drogę przez Włochy, Austrję i Czechosłowację. Motor mój, to maszyna turystyczna marki „Gnome et Rhone" o sile 18 KM., która może rozwinąć szybkość do 110 klm.

Przygotowania do podróży trwały niedługo. Po gruntownem zbadaniu całej maszyny i zaopatrzeniu się w zapasowe gumy, gotów byłem do drogi dnia 10. 6. 29 r. Po południu zatem wyruszyłem z Lyonu z zamiarem dotarcia tegoż samego dnia do podnóża Alp. Wyśmienita droga nęciła do szybkiej jazdy, więc pozwalam memu „koniowi" wyciągnąć 90 a chwilami nawet 100 klm na godzinę. Po półtoragodzinnej jeździe mijam Chambery (112 klm), a po dalszej godzinie docieram do Albertville. Alpy, które z początku były ledwie widoczne na horyzoncie, zaczynają wyrastać jak giganty i niedaleko za Albertville wjeżdżam na drogę górską i jak w całej Francji — wyśmienitą. Niestety pogoda się psuje, deszcz zaczyna kropić, tak że w Moutiers (189 klm) decyduję się przenocować.



Piękne wile otoczone cyprysami nad Lago Maggiore.



Autor przejeżdżający przez promenadę w Pallanca, która jest jedyną ulicą nadającą się w tem mieście do ruchu motorowego.

Następnego dnia niebo łaskawszem okiem spojrzało na ziemię, więc wyruszam o godzinie 10-tej na podbój przełęczy Małego św. Bernarda. Droga wznosi się po stokach w wspaniałych serpentynach, przyczem wzniesienie nie przekracza 8° tak, że można utrzymywać tempo 40—50 klm. Jadę stale „en prise" i bez większego wysiłku docieram około południa na przełęcz. Po rewizji paszportu przez żandarma francuskiego i oplombowaniu maszyny wjeżdżam do Italji. Pierwsze wrażenie nie jest zbyt miłe. Urzędnik celny zdejmuje z maszyny moją walizkę i zaczyna ją niemiłosiernie przetrząsać, najmniejsze pudełeczko nie pozostaje nietknięte. Nawet etui z mydłem zbadano dokładnie! Załatwienie formalności celnych dotyczących maszyny idzie prędzej, albowiem posiadam gotowy tryptyk, wystawiony przez Szwajcarski Touring Club.

Rozpoczyna się zjazd w dolinę Aosty. Pierwsze kilka minut wszystko idzie dobrze, lecz nagle lunął deszcz i przepiękny widok na olbrzymy alpejskie zakrywają zbite osłony mgły. Jest to jednak tylko wstęp do czekających mnie przyjemności. Droga, z początku kamienista, zmienia się powoli na gliniastą. Prowadzenie maszyny mimo ostrożności staje się coraz trudniejsze. Bywają chwile, że zmuszony jestem użyć tylnego hamulca. Katastrofa!! Koło tylne zarzuca i zanim mam możność wyrównania, ześlizguję się na spadzistej drodze i momentalnie wraz z maszyną leżę na ziemi. Całe szczęście, że to „Gnome Rhone", motocykl cudownie wybalansowany, który nigdy nie pada zupełnie, a jedynie opiera się na podstawach do nóg, pozostając w ten sposób w pozycji pochyłej. Powiadam całe szczęście, bo na tej drodze podnieść maszynę leżącą, o wadze przeszło 200 kg nie byłoby znowu tak łatwo. Nauczony doświadczeniem, włączam drugi bieg, potem nawet pierwszy i przy zamkniętym gazie, trzymając nogi prawie stale przy ziemi, zjeżdżam żółwim krokiem w dół. Zjazd trwa 4 godziny, deszcz pada nadal i mimo gumowego ubrania zaczyna od kołnierza przeciekać. Brrr... Pod wieczór dojeżdżam do Aosta i nie mam już sił, ni ochoty jechać dalej.

Pozostaję na noc w hotelu „Couronne" i z zaciekawieniem informuję się o ceny. Pokój



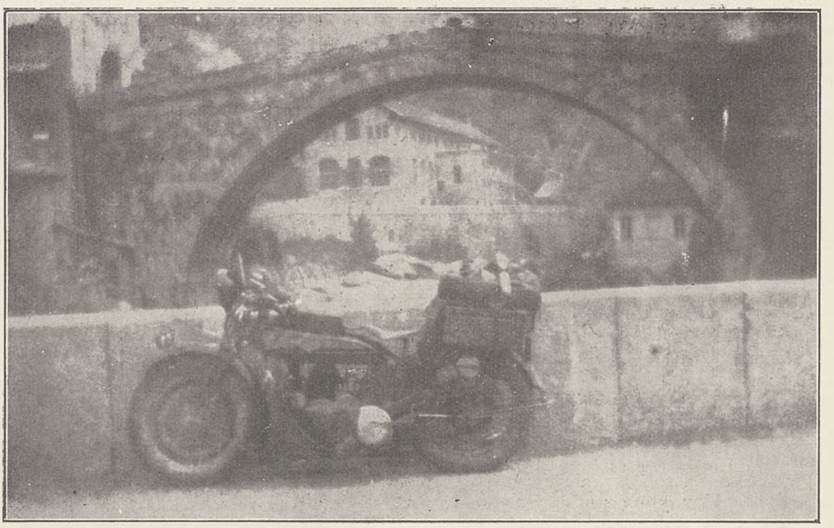
(Po prawej:) Punta Balbianello, najpiękniejszy zakątek nad Lago di Como.

20 lirów, obiad 22 liry. No, trochę to drożej aniżeli we Francji, ale wreszcie można wytrzymać. Hotel czysty, ładny, jedzenie dobre. Tego dnia zamiast 250 klm zrobiłem 118 klm.

Następnego poranka przy ładnej pogodzie jestem na drodze do Ivrea. Droga ta prowadzi nad brzegiem potoku, od którego oddzielona jest wysokim murem. Lecz dziwna rzecz! Mur ten przedziurawiony jest na dole w regularnych odstępach, prawdopodobnie by odprowadzać wodę deszczową z szosy do rzeki. Niestety, w chwili, gdy tamtędy przejeżdżałem zaszedł wypadek przez budowniczego drogi nieprzewidziany, a mianowicie potok na skutek deszczów wezbrał tak znacznie, że przez wspomniane otwory wystąpiła na szosę woda, zalewając ją kompletnie. Jechałem w wodzie, prawie po osie.

Szosa do Ivrea przez dolinę Aosty słynie z swej piękności. Po lewej stronie rozpościera się widok na szczyty alpejskie, po prawej na wzgórza pełne winnic. Stoki po obydwóch stronach usiane są prześlicznemi zamkami i starożytnemi ruinami. Naliczyłem ich około dwudziestu kilku.

Ivrea (59 klm), Biella (82 klm) i Borgosesia (114 klm) nie przedstawiają dla turysty większego interessement. Są to małe, stare mieściny, tulące się do stoków wzgórz, otoczone winnicami i sadami owocowemi. Dopiero przy Bagnate droga staje się znów ciekawsza. Otwiera się z góry przepiękny widok na małe, lecz piękne jeziorko Lago d'Orta. Chwilę później ostry zjazd, mijam Orta, potem Omegna i skręcam na drogę do Pallanza. Na prawo roztacza się widok na perłę jezior włoskich — Lago Maggiore.



Dwie różne epoki. Most betonowy z nowoczesnym motocyklem na tle starorzymskiego wiaduktu.



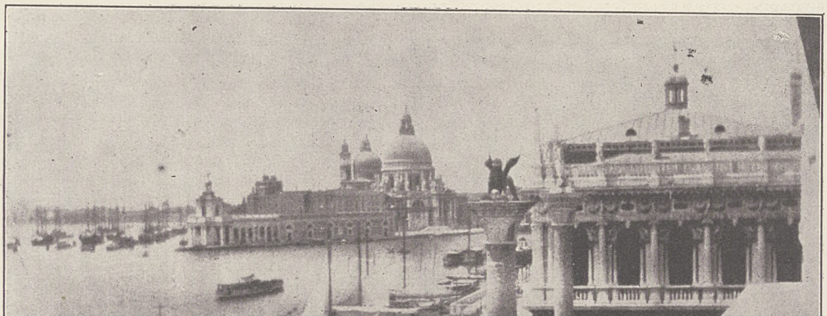
Jedną z najciekawszych budowli w Weronie jest Castelvecchio (stary zamek).

Pallanza jest maleńkiem miasteczkiem, liczącym zaledwie 4 000 mieszkańców, lecz słynnem z swego wyśmienitego klimatu. Zimy ciepłe, lata niezbyt skwarne ściągają wielu turystów. Z promenady roztacza się nieprawdopodobnie piękny widok na jezioro z jednej strony, na śniegiem okryte szczyty Alp z drugiej strony. Jest to coś tak wspaniałego, że trudno oderwać oczu od tej przecudnej harmonji barw a więc z żalem opuszcza się ten uroczy zakątek. Powracam w szybkiem tempie tą samą drogą aż do Gravellone, tam skręcam na lewo i wzdłuż brzegu jeziora podążam do Stresa. Cała ta część Lago Maggiore, od Baveno aż do Arona, cieszy się sławą światową i stanowi rendez-vous eleganckiego świata.

Lecz wieczór się zbliża. Z żalem rezygnuję z zwiedzenia sławnych wysp Borromées i kontynuuję drogę do Varese. Mijam małe Lago di Varese i już wśród ciemnej nocy dojeżdżam do miasta. Tego dnia ogółem zrobiłem 234 klm.



Charakterystyczna scena na placu św. Marka w Wenecji. Grupa turystów zabawiająca się gołębiami.



Wenecja. Molo przy zatoce św. Marka wraz z kościołem Santa Maria del Salute.

Następnego dnia rano wybrałem się na zwiedzenie dwóch szczytów górskich, z których miał się roztaczać bajkowy ponoć widok na wszystkie jeziora włoskie. Droga na te szczyty jest betonowa, wspaniale oznaczona, chluba włoskiego budownictwa drogowego. Z łatwością pokonywuję wzniesienie kilkuset metrów i po pół godzinie staję na Sacro Monte. W małej kawiarence jem śniadanie, rozkoszując się widokiem, który rozciąga się u mych stóp. Lecz czas nagli, więc wróciwszy kilka kilometrów tą samą drogą, zapuszczam się na inną, prowadzącą na Campo dei Fiori (1 226 m.). Widok stamtąd jeszcze piękniejszy niż z Monte Sacro. U stóp moich leży Lago di Varese wraz z miastem, kawałek dalej ogromne Lago Maggiore. Dalej na prawo roztacza się widok na Lago Lugano, a het w oddali majaczą błękitne wody Lago di Como. Naokoło jezior zieleń lasów, a w oddali widnokrąg zamykają ośnieżone olbrzymy górskie. Czy można wymarzyć sobie coś piękniejszego?

System koncesyjny czy normatywny

Z kół automobilistów nadsyłają nam poniższy artykuł dyskusyjny, który zamieszczamy ze względu na powagę zagadnienia, przyczem wyrażamy przekonanie, iż kwestja w nim podniesiona, jako istotna dla polskiego automobilizmu wogóle, powinna stać się przedmiotem jak najszerszej dyskusji.

W ostatnim numerze „Samochodu" na czołowem miejscu znalazłem z pewnem zdziwieniem przy przedruku ustawy o przedsiębiorstwach autobusowych komentarz redakcyjny, w którym redakcja bez zastrzeżeń opowiada się za systemem koncesyjnym w ruchu autobusowym. Konieczność wprowadzenia systemu koncesyjnego motywuje się w komentarzu tem, następującemi względami:

1) Częsty brak kwalifikacyj właścicieli przedsiębiorstw obecnych.

2) Rozproszkowanie kapitałów, inwestowanych w komunikację autobusową.

3) Liczne niedomagania techniczne.

4) Brak zabezpieczenia pasażerów przed szkodami z powodu wypadków.

5) Niezdrowa konkurencja przez wzmaganie tempa jazdy.

6) Konkurencja taryfowa.

Nie ulega wątpliwości, że w obecnym stanie rzeczy wszystkie te usterki istnieją i zaznaczają się niejednokrotnie w sposób niesłychanie przykry. Lecz, należałoby zapytać, czy właśnie system koncesyjny jest najwłaściwszą drogą do ich usunięcia, i czy dość trafne są wysunięte na jego rzecz argumenty, aby uzasadnić tak daleko idące ograniczenia swobody zarobkowania.

Jak wiadomo, konstytucja nasza gwarantuje obywatelom polskim zupełną swobodę zarobkowania, przyczem wszelkim ograniczeniom tej swobody daje jeden tylko kierunek: wzgląd na intres publiczny. Wskutek tego, gdybyśmy zawsze szczerze liczyli się z przesłankami konstytucji nie mielibyśmy ani części tej ingerencji państwa w życie gospodarcze, którą odczuwamy obecnie tak dotkliwie.

W zachodnio-europejskich systemach polityki gospodarczej walczą z sobą o lepce dwa rodzaje tej ingerencji: koncesja i system normatywny. Zasadniczym wyrazem idei swobody gospodarczej jest system normatywny, wprowadzony zresztą na całym świecie w zakresie publicznym. Klasycznym tego przykładem jest prawo akcyjne. System normatywny polega na tem, że państwo udziela zezwolenia na pewien sposób zarobkowania, jeżeli wykazano się spełnieniem pewnych ustawowo przepisanych wymogów. Jednak, jeżeli wszelkie warunki spełniono, władze państwowe muszą udzielić tego zezwolenia. Natomiast system koncesyjny polega na udzieleniu pewnych uprawnień osobie, którą odpowiednie czynniki uznają za odpowiednią. Jeżeli więc system pierwszy jest klasycznym wyrazem ekonomicznej swobody, uwarunkowanej wymogami interesu publicznego, o tyle drugi jest wyraźnem jego zaprzeczeniem, wykluczającem wszelką konkurencję.

Z tego względu w zdrowych społeczeństwach system koncesyjny stosuje się możliwie jak najrzadziej, i to tylko tam, gdzie ze względu na istotę samego przedsiębiorstwa stała kontrola państwowa jest niemożliwa, a wadliwe jego funkcjonowanie mogłoby spowodować natychmiastowe i bardzo wielkie szkody dla interesu publicznego. Klasycznym więc wzorem przedsiębiorstw koncesyjnych są np. rzeźnie, zakłady światła i wody itp. Prawda, że publiczne przedsiębiorstwa komunikacyjne przeważnie podlegają również systemowi koncesyjnemu. Przedewszystkiem koleje i tramwaje. Jest to jednak rzeczą bardzo zrozumiałą, jeżeli zważymy, że choć sam transport jest świadczeniem bardzo jednorodnem. to jednak przedsiębiorstwa dotykają i często kolidują z całym szeregiem praw cudzych, a załatwienie tych spraw niepodobna pozostawić prywatnemu porozumieniu.

Inaczej komunikacja autobusowa. Publiczność jest w niej zainteresowana tylko o tyle, o ile chodzi o przeprowadzenie transportu osobowego ewentualnie towarowego szybko, tanio i bezpiecznie. I nic więcej. Kto to robi, czy z konkurencją, czy bez, jest dla przyjmującego świadczenia rzeczą najzupełniej obojętną. Niebezpieczeństwo naruszenia praw cudzych nie istnieje, gdyż autobusy kursują po drogach publicznych, szkodliwych wpływów na otoczenie nie wywierają itd. itd.

Z tych wszystkich względów musimy przyjść do przekonania, że niema powodu do wprowadzania daleko idących ograniczeń systemu koncesyjnego, lecz że wystarczy całkowicie system normatywny, i to temwięcej, że systemem normatywnym możnaby całkowicie usunąć te wszystkie usterki, o których wspomniano w artykule z przed tygodnia. A więc:

1) Brak kwalifikacji właścicieli do prowadzenia przedsiębiorstwa w rozważaniach ekonomicznych nie może odgrywać żadnej roli. Kto nie umie prowadzić interesu ten ginie, zabity przez lepszego konkurenta. Takie jest prawo ekonomiczne nie od dzisiaj.

A czy system koncesyjny gwarantuje znajomość rzeczy? Czy wojewódzki urzędnik VI rangi ma być bezwzględnie nieomylny w kwalifikowaniu osób, i bezwzględnie sprawiedliwy w ich wyborze?

2) Faworyzowanie drobnych kapitałów jest rękojmą powstania wielkich. Niemcy na tej drodze doszli do bezprzykładnego rozwoju ekonomicznego w ciągu lat 40, Francja była bankierem całej Europy, a Anglja rozwinęła swoją potęgę imperjalną. Ustalenie pewnego minimum kapitału obrotowego, czy zakładowego w tego rodzaju przedsiębiorstwa jest rzeczą powszechnie przyjętą w systemie normatywnym, jak również przymusowe ubezpieczenie transportu. Korzyścią zaś systemu normatywnego jest bezwzględnie fakt, że potrzeby ekonomiczne ujawniają się automatycznie, i że sama potrzeba zmasowania kapitału występuje samoczynnie tam, gdzie życie ekonomiczne tego wymaga.

3) Niedomagania techniczne likwidują się automatycznie przez konkurencję. Wykluczenie jej okazało się dotychczas prawie że wszędzie niekorzystne. Również kontrola techniczna może bardzo dobrze zabezpieczyć przed ujemnemi skutkami tego rodzaju niedomagań.

A czy system koncesyjny stanowi również zabezpieczenie przed usterkami tego rodzaju? Czy właśnie wyłączenie konkurencji nie musi spowodować dążności do osiągania zysków przez pogarszanie taboru technicznego, jeżeli taryfa jazdy zostaje ustalona drogą koncesji?

4) O ubezpieczeniu już wspominaliśmy. W Danji istnieje przymusowe ubezpieczenie od odpowiedzialności prawnej nawet dla prywatnych właścicieli motocyklów i samochodów podobnie, jak w niektórych kantonach w Szwajcarji.

5) Przeciw niezdrowej konkurencji przez wzmaganie tempa jazdy istnieje w razie wypadku odpowiedzialność karna, którą można podwyższyć, oraz niebezpieczeństwo utraty zezwolenia. Przeciw „odwoływaniu" pasażerów przedsiębiorcy autobusowi mogą się chronić tak samo, jak wszyscy inni przedsiębiorcy. W każdym razie konkurencja gwarantuje ustalanie taryf i rozkładów jazdy ściśle według potrzeb miejscowych.

6) Konkurencja taryfowa jest rzeczą niesłychanie korzystną, i np. Stany Zjednoczone w dużej mierze zawdzięczają swój niesłychany rozwój ekonomiczny, a zarazem wysoki poziom techniczny swych kolei tejże właśnie konkurencji taryfowej. Usunięcie jej byłoby mojem zdaniem objawem niesłychanie szkodliwym. Ze wszystkich powyższych względów należałoby się bezwzględnie oświadczyć za systemem normatywnym, to jest za systemem gwarantującym swobodną konkurencję. System ten doprowadził już dzisiaj do błyskawicznego wprost rozwoju komunikacji autobusowej, tak że niema powodu czynić nowych eksperymentów. Gdybyśmy istotnie mieli pewność, że koncesje znajdą się w rękach ludzi naprawdę najgodniejszych i najwłaściwszych, moglibyśmy przynajmniej uznać, że nie powstanie żadna szkoda dla konsumenta. Czy ta pewność istnieje, niech każdy odpowie sobie sam według najlepszej wiedzy i sumienia. I dlatego lepiej zachować dobrze już zasłużony system obecny, starając się jego wady naprawiać drogą odpowiednich norm prawnych. Czy nie dosyć było tych eksperymentów na żywym organiźmie ekonomicznym, który dziś dzięki nim jest wciąż jeszcze chory?

Automobilista.

Walne zebranie Automobilklubu Wielkopolskiego

Dnia 26. bm. odbyło się w Bazarze roczne walne zebranie Automobilklubu Wielkopolski, któremu przewodniczył w miejsce nieobecnego prezesa hr. Łąckiego, p. hr. Szołdrski. Po zagajeniu oraz odczytaniu protokółu z ostatniego Walnego Zebrania jednogłośnie obrano na przewodniczącego p. hr. Szołdrskiego. Sprawozdanie za rok ubiegły odczytał wiceprezes p. Stefan Głowiński.

Rok sprawozdawczy 1928/29 upłynął pod znakiem P. W. K. Automobilklub marzył z okazji Powszechnej Wystawy Krajowej o urządzeniu specjalnej wystawy samochodowej oraz kilku dość ciekawych imprez, które niestety, z powodu zajęcia stanowiska negatywnego przez większość przedstawicielstw samochodowych w Polsce, nie doszły do skutku. Z imprez sportowych, które urządzono z okazji Wystawy wymienić należy rajd gwiaździsty do Poznania, który zgromadził przeszło 200 zawodników, samochodowy pościg za balonem wolnym, (pierwsza tego rodzaju impreza w Polsce), oraz gymkhanę samochodową. O ile na zjazd gwiaździsty inne automobilkluby wysłały dużo uczestników, o tyle członkowie Automobilklubu Wielkopolski nawet w przybliżeniu nie okazali zainteresowania takiego, jakiego należałoby się spodziewać. Dla ilustracji można podać, że Łódzki Automobilklub zgłosił blisko 50% swoich członków, natomiast Automobilklub Wielkopolski zaledwie osiem. Stosunek ten mówi sam za siebie. Komisja sportowa powinna w przyszłości dołożyć starań, by zainteresowanie członków do różnych imprez samochodowych znacznie wzrosło, i by rok przyszły rozpoczął się pod znakiem ożywienia Klubu.

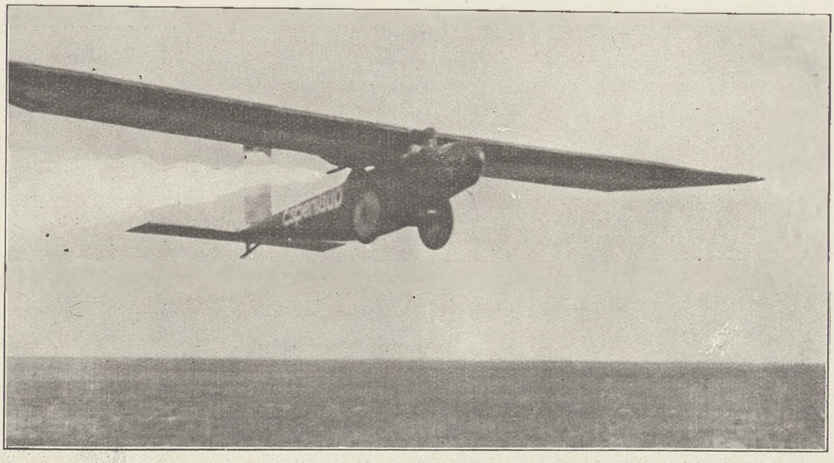
Współpraca z innemi klubami automobilowemi nie doznała żadnego uszczerbku, przeciwnie, coraz to częstsze spotykanie się na terenie międzyklubowym, jak również i podczas różnych imprez więzy te jeszcze bardziej zacieśniła, co znowu wielce przyczyniło się do tego, że dużo spraw, które dotyczyły i Automobilklubu Wielkopolski i inne kluby, zgodnie zostały załatwione.

Stosunek do władz, jak w latach poprzednich, tak i w tym roku nacechowany był dużą życzliwością. Automobilklub Wielkopolski, na zaproszenie Miejskiego Urzędu Bezpieczeństwa Publicznego, brał udział w posiedzeniach, które miały na celu uzgodnienie przepisów dla ruchu kołowego naszego miasta. Poza tem stale odnosiły się z wielką życzliwością do Klubu, Urząd Wojewódzki, władze wojskowe i inne, jeżeli chodziło o zagadnienia wchodzące w zakres automobilizmu. Zarządy miast w województwie poznańskiem i pomorskiem udzieliły wydatnej pomocy przy zbieraniu materjału turystycznego. Na specjalne wyróżnienie zasłużyło miasto Środa, które poza szczegółowemi danemi nadesłało specjalnie wygotowany plan miasta. Materjał nadesłany przez Zarządy miast i członków odnośnie do tych dwóch województw był bardzo obfity i umożliwił nadesłanie odpowiednich danych Automobilklubowi Polski, a przez to wydanie pierwszego „Przewodnika automobilowego po Polsce". Pracę rozpoczętą w tym kierunku kontynuuje się, tak, że w następnym roku członkowie będą mogli korzystać z wszelkich informacyj co do obszaru obu tych województw, podobnie jak to bywa praktykowane w klubach zagranicznych.

Dnia 29 kwietnia ukazało się nowe rozporządzenie, regulujące ruch kołowy na ulicach miasta Poznania. Praktyczne zastosowanie tego rozporzą

(Dokończenie na str. 12.)

Sport samochodowy, motocyklowy i lotniczy



Aparat rakietowy wynalazku pilota=konstruktora Espenlaub nad lotniskiem w Düsseldorf, w chwili zapalenia się pierwszej rakiety.

W ubiegłą niedzielę odbyły się na boisku Sokola wyścigi motocyklowe, które zorganizowało Tow. Sport. „Unja" w Poznaniu. Imprezę podzielono na cztery przedbiegi według kategoryj, bieg zwycięzców, bieg pocieszenia, oraz dotąd nie urządzany bieg żółwi.

Pogoda, która w tym dniu dopisała, ściągnęła na boisko tłumy publiczności, wśród której można było zauważyć licznych zwolenników oraz miłośników sportu motocyklowego.

Wszystkie biegi, za wyjątkiem biegu pocieszenia, obejmowały 20 okrążeń, czyli 10,8 klm. Do pierwszego przedbiegu stanęło 3 zawodników, wszyscy na motocyklach marki James o pojemności do 200 ccm. Wyścig ten był mniej ciekawy ze względu na to, że pod koniec wycofał się Musiał, a walka finiszowa toczyła się między Malickim i Weylem. Ostatni zajął pierwsze miejsce z czasem 12:13, Malicki zaś drugie, przybywając do mety o 12 sekund później.

W drugim przedbiegu startowały maszyny o pojemności do 350 ccm. Zwyciężył Koszczyński na Motosacoche, osiągając najlepszy czas dnia 12:5. Jako drugi przybywa Tyrała Tadeusz na Rudge Withworth (czas 12:32), a jako trzeci Czerniak na Cottonie (czas 12:33).

Do trzeciego biegu stanęli Turkiewicz na Motosacoche, Nagengast na A. J. S. oraz Mazurkiewicz na Sarolei. Zwyciężył Turkiewicz mając czas 13:4, dwu pozostałych przybyło do mety kolejno z różnicą jednej sekundy.

Najmniej ciekawy był czwarty przedbieg, gdyż Bielawski wskutek wypadku na skręcie wycofał się, Fiedler również na 10 okrążeniu. Oczywiście zwyciężył Bąk na Rudge=Withworth, mając najgorszy czas dnia 13:40.

Po tych czterech przedbiegach nastąpił wyścig finałowy, do którego stanęli zwycięzcy przedbiegów. Zwyciężył Koszczyński w czasie 12:16. Jako drugi przybył Turkiewicz, dalej Malicki, który miał czas o 5 minut gorszy od osiągniętego w przedbiegu. Weyl po wypadku na piątem okrążeniu nie dokończył biegu.

W biegu pocieszenia brało udział czterech zawodników, wśród których zwyciężył Nagengast na A. J. S. w czasie 6:17.

Ostatnią część wyścigów stanowił bieg żółwi. Długość trasy wynosiła 100 mtr, a startowali prawie że wszyscy zawodnicy. Zgaśnięcie maszyny groziło wykluczeniem z biegu, zaś każdorazowe opuszczenie nogi na ziemię liczyło 5 punktów karnych. Pierwsze miejsce w tym biegu zajął Turkiewicz z 20 punktami karnemi, drugie Weyl, mając ich 25.

Wieczorem odbyło się w Gospodzie Polskiej wręczenie nagród zwycięzcom wyścigów, które się odbyły w tym dniu i w niedzielę ubiegłą.

*

Międzynarodowa Federacja Aeronautyczna (F. A. I.) na posiedzeniu w dniu 26 bm. uznała wyczyn por. pilota Franciszka Henryka Żwirka, który na awjonetce polskiej R. W. D. 2, z silnikiem Salmson 40 KM. osiągnął wysokość 4.000 metr., za rekord światowy.

Jest to pierwszy rekord polski światowy w dziedzinie lotnictwa.

*

Automobiliści polscy otrzymali zaproszenie na II międzynarodowy raid gwiaździsty do San Remo i IX raid do Monte Carlo. Raid gwiaździsty do San Remo odbędzie się w dniu 9 listopada, zaś do Monte Carlo w dniu 29 stycznia 1930 r. przyczem odbędzie się w dniach następnych konkurs regularności jazdy na 160 klm., konkurs elegancji samochodów i szereg innych konkurencyj. Automobiliści polscy uczestniczyć będą prawdopodobnie w zjeździe do Monte Carlo. Udział w zjeździe w San Remo, ze względu na bliski termin jest wątpliwy.

*

Wyścigi górskie, które się odbyły w ubiegłą niedzielę we Francji, Włoszech i w Hiszpanji, dały następujące wyniki:

Na Griffoulet (na 1 klm.) zwyciężył Lonnand na Bugattim w 38⅕ sek.; drugi z rzędu najlepszy czas osiągnął Nicol (X).

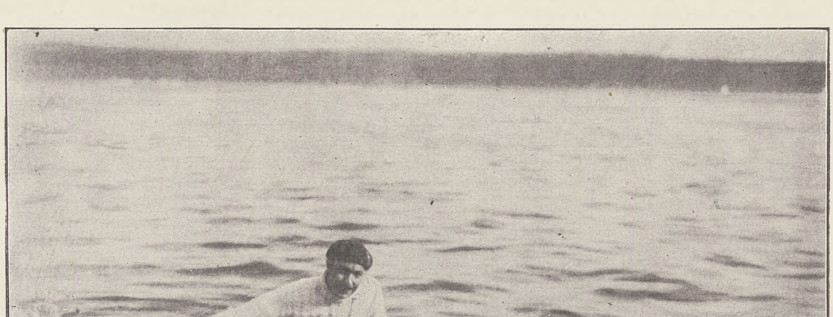
Na Consuma przebył Presenti na Alfa=Romeo 14,8 klm. w 11:21; tymsamem pobity został rekord ustalony przez hr. Masetti. Znany kierowca wyścigowy z Florencji hr. Brylli Peri podjął poza konkurencją próbę pobicia rekordu i osiągnął na samochodzie marki Mercedes=Benz na tym samym dystansie czas 12:33.

Na Coppa Pierazzi osiągnięto z powodu ulewnego deszczu nie bardzo chlubne wyniki. Zwyciężył Biondetti (Bugatti) w 14:23 (83,4 km. na godz.). Najlepszy czas na 21 klm. w kategorji wozów sportowych Fagioli na Maserattim w 15:7 (79,2 klm. na godz.).

Na Rabassada, gdzie się odbywa równocześnie tradycyjny hiszpański raid górski najlepszy czas dnia na 4,9 klm. osiągnął Cherpin na Amilcarze w 3:58. W kategorji wozów sportowych zwyciężyli Müller na Alfa Romeo i Roig na Graham=Paige. Obaj osiągnęli jednaki czas 4:39.

Węgierski Automobilklub urządził wyścig okrężny na szosie Jat=Nijerges=Nyfaln (34 klm.) i zanotował następujące wyniki: Lyka na samochodzie turystycznym Bugattim osiągnął szybkość 132,1 klm. na godzinę; Wolfner na sportowym Steyr 168,5 klm. na godz. a Hetees na wyścigowym Bugattim 182,8.

Dla uczestników rajdu gwiaździstego do Barcelony zorganizował tamtejszy komitet konkurs piękności wozów oraz wyścig górski. W konkursie piękności wozów otrzymali pierwsze nagrody ex aequo: Picter Bon Czn na Fiacie, Szenasy na Daimler=Benzie i Wiethand na Austro Daimlerze. W wyścigu górskim zdobył pierwszą nagrodę Mercedes z czasem 1:24, drugą Austro Daimler 1:38, trzecią Ballot 1:39, czwartą Bugatti 1:48, piątą DaimlerBenz 1:55, szóstą Fiat z czasem 2 min. siódmą Praga 2:2, ósmą Daimler Benz 2:9, dziewiątą Steyr 2:8, dziesiątą Fiat 2:55.



Światowej sławy mistrz łyżwiarski Bockl na swej motorówce, na której odniósł zwycięstwo w wyścigach „outboard" na jeziorze Templin.

W ubiegłą niedzielę odbył się wyścig górski na Gometz le Chatel na 1 km. dla samochodów i motocykli, którego wyniki ostateczne są następujące:

Motocykle o 100 ccm poj: Henger (Beale) 56 sek. średnia szybkość 64,28 klm. na godz.; 125 ccm. poj.: Beanjour (Favre speciale) 57 s. średnia szybkość 62,5 km. na godz.; 175 ccm poj.: Jean de Latour (Rovin) 39 sek. średnia szybkość 91,37 km. na godz.; Sourdot (Monet-Goyon) 40 sek.; 250 ccm. poj. Jean de Latour (San-Sou-Pap) 36 sek. średnia szybkość 100 klm. na godz.; 350 ccm. poj.: Coulon (Terrot) 33 sek. średnia szybkość 107,14 klm. na godz.; 500 ccm. poj.: Francisquet (Sunbeam) 32 sek. średnia szybkość 112,5 km. na godz.; *1000 ccm poj.: Lambert (D. S. Malterre) 29 sek. średnia szybkość 124,1 km. na godz., nowy rekord na dystansie 1 klm.*

Motocykle z przyczepką o poj. 350 ccm.: Coulon (Terrot) 43 sek. średnia szybkość 82,5 km. na godz.; 1000 ccm. poj. Lambert (D. S. Malterre) 32 sek. średnia szybkość 110,4 km. na godz.

Samochody sportowe poj. cyl. 2 litry: G. Sizaire (Sizaire freres) 39 sek. średnia szybk. 90,9 km. na godz.; poj. cyl. 3 ltr.: Robert Senechal (Bugatti) 37 sek. średnia szybkość 96,25 km. na godz.; poj. cyl. 8 ltr.: Senechal (Studebaker) 52 sek. średnia szybkość 68,9 km. na godz.

Samochody wyścigowe o poj. 500 ccm.: B. de Latour (Sima-Violet) 58 sek. średnia szybkość 61,8 km. na godz.; 750 ccm. poj.: De Rorin (Rovin-Jap.) 40 sek. średnia szybkość 90 km. na godz.; 1100 ccm. poj.: Namont (Salmson) 34 sek., średnia szybkość 105,8 km. na godz.; 1500 ccm. poj.: Dore (Bugatti) 36 s. średnia szybkość 100 klm. na godz.; o poj. 2 litr.: Clerx (Bugatti) 39 sek. średnia szybkość 90,9 klm. na godz.

Z walnego zebrania Związku Kupców i Przemysłowców Samochodowych

W sobotę, dnia 2 bm. odbyło się w lokalach Automobilklubu Wielkopolskiego doroczne zebranie Kupców i Przemysłowców Samochodowych. Zebranie zagaił prezes Związku p. dyr. Sierszyński, wyrażając głębokie zadowolenie z powodu przybycia tak licznego zastępu członków Związku. Przystępując do porządku dziennego zebranie wybrało na przewodniczącego p. dyr. Sierszyńskiego, który oddał głos p. Szczepańskiemu dla przedstawienia sprawozdania zarządu związku za rok ubiegły.

Najpierw podkreślił referent fakt, że Związek Kupców i Przemysłowców Samochodowych, założony w dniu 25 listopada 1928 r. liczy niespełna rok istnienia. Jestto przy ocenie dotychczasowej pracy Związku okolicznością bardzo ważną, gdyż trudno znaleźć organizację, która w ciągu jednego roku pracy byłaby w możności wykazać się poważniejszą pracą. Pod tym też kątem widzenia należy rozpatrywać bilans działalności Związku Kupców i Przemysłowców Samochodowych. Po zebraniu konstytucyjnem Związku w dniu 25 listopada 1928 rozpoczęła się normalna praca Związku. Na 12 zebraniach zarządu, które miały miejsce w roku sprawozdawczym zajmowano się między innemi:

1) sprawą połączenia się ze Związkiem Towarzystw Kupieckich 2) sprawą zorganizowania wystawy samochodowej w Poznaniu; 3) zorganizowaniem komisji technicznej, której powierzono szacowanie wozów używanych, przyczem polecono wypracować odpowiednie certyfikaty; 4) sprawą kontyngentów samochodowych; 5) sprawą ustalenia cennika za garażowanie; 6) sprawą sprzedaży pneumatyków; 7) sprawą taryfy celnej; 8) ustaleniem czarnej listy klientów; 9) sprawą Zjazdu ogólnopolskiego Kupców i Przemysłowców Samochodowych, który odbył się w dniu 29 lipca bież. roku.



Dyr. Stanisław Sierszyński zasłużony prezes Zw. Kupców i Przemysłowców Samochodowych.

Co się tyczy ogólnej sytuacji Związku, to znalazł się on w ciężkiej sytuacji. Zarząd bowiem licząc na uchwalony budżet i regularne wpływy członków poczynił szereg wydatków administracyjnych zmierzających do utworzenia potrzebnego biura, jednakże doprowadziło to do podcięcia finansów Związku, gdyż nie wszyscy zapisani członkowie płacili składki. Na skutek tego też w dniu 16 lipca br. ustąpił prezes Zarządu p. M. Bohatyrew, składając swą godność na ręce p. dyr. Sierszyńskiego.

Od dnia 10 czerwca przejął biuro i wszelkie prace Związku, Związek Towarzystw Kupieckich, który też dotychczas je prowadzi. Zaznaczyć należy, że do przyszłości odłożone są może sprawy najważniejsze, jak zawieranie konwencyj sprzedaży pneumatyków, jednakże można stwierdzić, że Zarząd obecny w ostatnim szczególnie czasie pod sprawę podłożył mocny fundament, przygotował bowiem tak Związki inne, jak również reprezentantów gumowych, do utworzenia ogólnopolskiej konwencji sprzedaży pneumatyków.

Po sprawozdaniu kasowem, przedłożonem również przez pana Szczepańskiego, zebranie udzieliło zarządowi absolutorjum.

Następny punkt porządku dziennego przewidywał wybór nowego zarządu. Listę przedstawioną przez Zarząd dotychczasowy przyjęto przez aklamację, wobec czego do nowego zarządu weszli pp. dyr. Sierszyński, dyr. Nęcki, inż. Duszyński i Tomaszewski z Poznania oraz pp. Wenzel z Ostrowa i radca Katafias z Torunia.

W dalszym ciągu obrad rozpatrywano sprawę konwencji handlu pneumatykami. Stwierdzono przedewszystkiem, że stałe wzajemne podbijanie cen przez poszczególne firmy, a przedewszystkiem przez różnych pokątnych handlarzy, wytworzyło stosunki takie, że handel pneumatykami połączony jest ze stratą dla poszczególnych przedsiębiorstw. W celu usunięcia tych niedomagań handlu pneumatykami od dłuższego już czasu toczyły się rokowania pomiędzy przedstawicielami handlu a reprezentacjami poszczególnych fabryk. W rezultacie doprowadzono do porozumienia w sprawie konwencji handlu pneumatykami, która polegałaby na tem, że wszystkie firmy byłyby zobowiązane — pod rygorem kar konwencjonalnych i wstrzymania dostaw — do przestrzegania cen wyznaczonych w cennikach fabrycznych oraz przewidzianych tam rabatów. Projekt konwencji przyjęto jednogłośnie polecając zarządowi załatwienie dalszych prac z tem związanych.

Do komisji rewizyjnej wybrano p. Gustowskiego, Kwiatkowskiego i Nowickiego.

Z zadowoleniem należy stwierdzić, że Związek Kupców i Przemysłowców samochodowych, po pierwszym okresie nieporozumień, wkroczył na drogę pracy racjonalnej i owocnej Jestto niemała zasługa p. dyr. Sierszyńskiego, który, objąwszy agendy Związku w stanie bardzo zawikłanym, umiał w krótkim czasie działalność Związku naprowadzić na tory normalne. Obecnie Związek zbiera pierwsze owoce tej działalności w postaci konwencji o handlu pneumatykami. Nie wątpimy, że konwencja ta przyczyni się nareszcie do uzdrowienia opłakanych stosunków w tej gałęzi handlu i dodatniemi wynikami pobudzi zarząd do dalszej wydatnej i owocnej pracy.

Walne zebranie Automobilklubu Wielkopolskiego

(Dokończenie ze strony 9-tej.)

dzenia wykazało konieczność pewnych uzupełnień wykonawczych. W sprawie tej wystosowany został bardzo obszerny memorjał do władz kompetentnych. Władze Klubu stale dążyły do tego i dążyć będą, by wszelkie zamierzenia w tym kierunku szły po linji obrony automobilizmu, oraz wydawane rozporządzenia w całej rozciągłości były przestrzegane.

Z ogólnych spraw należy jeszcze podnieść projekt nowej ustawy automobilowej. Nad sprawą tą zastanawiały się wszystkie polskie kluby automobilowe i podały władzom kompetentnym swoje uwagi.

Jeżeli teraz przystąpimy do wewnętrznej organizacji Klubu, to jego działalność przedstawia się następująco. Na początku roku sprawozdawczego było członków 442, przystąpiło nowych 139. Z ogólnej tej liczby wystąpiło 101, wykluczonych zostało 6, a zmarło 5. W bieżącym roku liczy Klub 469 członków. Znaczny ten ubytek członków należy wytłumaczyć secesją oddziału bydgoskiego, oraz koniecznością skreślenia kilkudziesięciu członków, którzy od dłuższego czasu zalegali z składkami.

Przechodząc z kolei do spraw finansowych stwierdzić należy, że rok sprawozdawczy nałożył na Klub cały szereg świadczeń, jakich w ubiegłych latach nie było. Konieczność częstych wyjazdów w sprawach projektowanej wystawy automobilowej, przyjęcie uczestników rajdu gwiaździstego, oraz udział w P. W. K. podwyższyły znacznie wydatki klubowe. Bilans Klubu mimo tych wszystkich wydatków nie przedstawia się znowu zbyt smutnie i będzie wyrównany, o ile tylko członkowie uiszczą się z zaległych składek i innych świadczeń.

Najważniejszy dział działalności Klubu spoczywał w rękach komisji techniczno-sportowej, która zorganizowała w roku sprawozdawczym następujące imprezy: Jazdę za lisem, rajd gwiaździsty, pogoń za balonem oraz gymkhanę, o których to imprezach obszernie pisaliśmy na łamach naszego pisma. Przy wszystkich urządzanych imprezach wydatną pomocą służyło Dowództwo 7 Dyonu Samochodowego. Poza imprezami sportowemi urządzono w ramach Klubu kilka wycieczek, a mianowicie na Wystawę Automobilową do Berlina, do Kórnika, Środy, Gniezna i Lubinia. Prócz tego wyruszyła wycieczka na objazd dookoła Europy pod kierownictwem inż. Duszyńskiego. Członkowie Klubu brali również udział w imprezach zorganizowanych przez inne kluby automobilowe, jako to w rajdzie gwiaździstym do Łodzi, do Zakopanego, Wilna i Wiednia.

W programie prac komisji sportowej na rok przyszły przewiduje się bardziej wzmożoną działalność nad urządzeniem imprez sportowo-turystycznych w ramach klubu. Niestety wykonanie tego programu będzie dopiero wówczas możliwe, jeżeli członkowie przebudzą się z letargu, i zainteresują się bardziej aniżeli to miało miejsce dotąd, wszelkiemi imprezami. Tylko usilną pracą i wspólnym wysiłkiem Automobilklub Wielkopolski, który ma wszelkie dane po temu, może stanąć na wyżynie klubów zachodniej Europy, i nadal utrzymać się ilościowo i pod względem żywotności na czele polskich klubów automobilowych.

Sprawozdanie ustępującego zarządu jak również komisji rewizyjnej przyjęte zostało przez obecnych „in extenso". Po dokonaniu wyborów 5 członków komitetu w miejsce ustępujących oraz komisji rewizyjnej na nowy rok sprawozdawczy zaproponował p. inż. Maćkowiak, aby „pościg za lisem", który się odbył dnia następnego, przełożyć na godzinę 11-tą, na co oczywiście zebrani zgodzili się.

Po zamknięciu zebrania odbył się w Białej Sali Bazarowej bankiet, w czasie którego obecni na zebraniu członkowie spędzili miłe chwile.

ców powietrznych. W liczbie tej znajdują się 2 kobiety pp. H. Grzybkowska i Marja Tomaszewska, obie z Poznania. Poza niemi szkolą się w Aeroklubach Akademickich jeszcze 2 panie.

Komunikat Lotu

Z dniem 1 listopada 1929 roku Hotel Bazar w Poznaniu przyjął na siebie sprzedaż biletów lotu i udzielanie wszelkich informacyj o lotnictwie komunikacyjnem o każdej porze dnia i nocy w dni powszechnie, świąteczne i niedziele. Numer telefonu: 19-62.

Dyrekcja Hotelu Bazar w zrozumieniu doniosłości lotnictwa cywilnego zgodziła się na udzielenie poczekalni dla pasażerów, po których autobus Polskich Linij Lotniczych Lot zajeżdża trzy kwadranse przed odlotem płatowca.

Powyższe bardzo ułatwia pasażerom nabywanie biletów lotu, jak również zasięganie informacyj o każdej porze dnia i nocy nie wyłączając niedziel i dni świątecznych.

Komunikat Oddziału Motocyklowego Towarzystwa Sportowego „Unja"

W niedzielę 10 listopada urządzamy „Kilometre lance" na szosie na Swarzędzem. Zbiórka o godzinie 13,30 przy placu Stawnym za Zbrojownią.

Na członków nadzwyczajnych przyjmuje się z dniem 1 listopada pp. dr. Szulca, dr. Maika i Roberta Gunscha.

Powołanie do życia specjalnej komisji przy Aeroklubie R. P.

Powstawanie nowych klubów lotniczych skłoniło Ministerstwo Komunikacji do powołania do życia przy Aeroklubie Rzeczypospolitej specjalnej komisji lotnictwa sportowego, jako organu doradczego Min. Komunikacji. Przewodniczącym tej komisji jest p. Rosenwerth. W skład komisji wchodzą: z ramienia Dep. Aeronautyki M. S. Wojsk. — kpt. Halewski, z Wydziału Lotn. Cyw. Ministerstwa Komunikacji — st. ref. Adamowicz, z Min. Spraw Wewn. — radca Pawlikowski, z PUWF i PW. — inż. dypl. Wądołkowski, LOPP. — prof. Witoszyski, wreszcie z Aeroklubu Rz. Pol. — mjr. dypl. Kwieciński.

Zastępy pilotów rosną

Z pośród 77 szkolonych w Aeroklubach Akademickich pilotów w ubiegłym miesiącu otrzymało 42 dyplomy pilotów, powiększając wydatnie szeregi naszych obroń-

W najbliższych dniach wysyłamy wszystkim członkom deklaracje, które winny być starannie i dokładnie wypełnione i zwrócone w terminie do dnia 14 listopada do rąk sekretarza, A. Paczkowski, ulica Łąkowa 10. Powyższe jest konieczne dla ewidencji Polskiego Związku Motocyklowego, wobec czego należy dotrzymać terminu.

Komunikat
Pomorskiego Automobilklubu w Bydgoszczy

Komunikaty Sekretarjatu

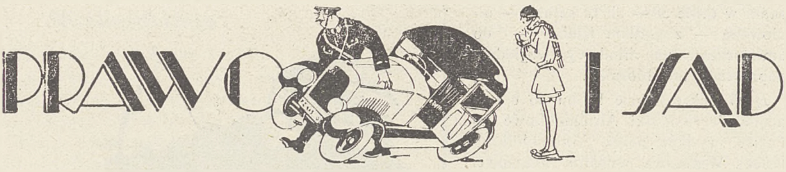
1) Odznaki klubowe na samochody: Sekretarjat Klubu przyjmuje zapisy na odznaki klubowe na samochody do dnia 15 listopada br. Odznaki w cenie 30,— zł. za sztukę — niklowane — z godłem Klubu — do umieszczenia na chłodnicy, względnie poprzeczce lub błotniku.

2) W Sekretarjacie Klubu do otrzymania Przewodniki Automobilowe po Polsce, wydane przez Automobilklub Polski, Warszawa, wydanie luksusowe, z mapami automobilowemi, po cenie 20,— zł. — Dla zamiejscowych wysyłane na zamówienia za zaliczką 21 zł. O zgłoszenia uprasza się do 15. XI br.

3) Sekretarjat Klubu przyjmuje dalsze zamówienia na plany Warszawy, Lwowa i Poznania, wydane przez Towarzystwo Naftowe „Galicja" w cenie 1,— zł. za plan.

4) Ze względu na duże zaległości Klubowe — uprasza się P. T. Członków o możliwie jaknajszybsze uregulowanie wszystkich zaległych składek i opłat za plakiety, względnie tryptyki.

Zarząd Pomorskiego Automobilklubu.



Ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej

Jak już wspominaliśmy w ostatnim numerze „Samochodu", automobilistę interesuje przedewszystkiem dwa rodzaje ubezpieczeń: auto-casco i ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej. Trzeba jednak zaznaczyć, że zainteresowanie to idzie w dwóch, możnaby powiedzieć, przeciwnych wprost kierunkach. O ile bowiem autocasco jest ubezpieczeniem od zdarzeń losowych, dotykających tylko i wyłącznie samego automobilistę, t. zn. przeciw uszkodzeniom samej maszyny, o tyle ubezpieczenie od odpowiedzialności prawnej ma zasiąg znacznie szerszy, ubezpieczając przeciw zdarzeniom, które mogą zrujnować odrazu nawet średnio zamożnego człowieka.

Jak już niejednokrotnie wyjaśnialiśmy, odpowiedzialność cywilna automobilisty jest zakreślona w naszem ustawodawstwie niezmiernie szeroko. Przez uznanie zasady odpowiedzialności za zwiększone niebezpieczeństwo, którą wprowadzono § 7 ustawy samochodowej z 3 maja 1909 r., już nie poszkodowany musi udowadniać automobiliście niedbalstwo, lecz przeciwnie automobilista musi udowodnić, że przy wypadku zachodzi wina poszkodowanego, lub wypadek nieuchronny. Kto zna procesy na tem tle z praktyki, wie, jak niesłychanie trudne jest stanowisko automobilisty w podobnych sprawach. Można powiedzieć, że przy każdym wypadku samochodowym 90 na 100 przemawia za tem, że koszty jego poniesie automobilista. Wiadomo zaś, że odpowiedzialność za wypadki z ludźmi jest ciężka, i rzadko kończy się na kilkuset złotych. Śmierć ojca rodziny powoduje płacenie długoletniej renty dla wszystkich pozostałych jej członków, ciężkie okaleczenia powodują rentę z powodu zmniejszonej zdolności zarobkowania i t. d. Podobnie i przy szkodach rzeczowych odpowiedzialność sięga tysięcy złotych.

Mimo to jednak w praktyce ubezpieczenia od odpowiedzialności prawnej są wśród automobilistów wciąż jeszcze dość rzadkie. Prawda, że premja jest dość wysoka, z jednej strony z powodu niewielkiej liczby ubezpieczonych, z drugiej strony z powodu dość znacznego ryzyka, co do którego towarzystwa ubezpieczeniowe nie posiadają jeszcze dość wypróbowanych praktycznie podstaw matematycznych, o ile chodzi o częstotliwość wypadków i rozmiar wyrządzonych szkód. Mimo wszystko liczenie na swą dobrą gwiazdę, że jakoś tam wypadek się nie zdarzy, jest lekkomyślnością, niegodną poważnego człowieka.

Temwięcej, że cała ta kwestja ma jeszcze stronę odwrotną. Bo gdyby ostatecznie szkodę ponosił ten, kto za nią odpowiada, to jeszcze pół biedy. Ponosiłby wówczas tylko skutki własnej nierozwagi. Jednak trzeba pamiętać o tem, że chodzi tu nieraz o byt i niebyt osób trzecich.

Znany jest np. na gruncie poznańskim taki wypadek: Przed kilkoma laty współwłaściciel pewnej firmy inflacyjnej przejechał urzędnika bankowego, ojca licznej rodziny. Wskutek pęknięcia czaszki i zranienia kory mózgowej poszkodowany po długiej i ciężkiej chorobie wprawdzie przyszedł do zdrowia fizycznie, jednak z powodu perjodycznie powtarzających się zaburzeń umysłowych był niezdolny do jakiejkolwiek pracy, tak, że utrzymaniem jego musiała się zająć rodzina, której nawet przed wypadkiem jeszcze niezbyt dobrze się wiodło. Wina automobilisty była niewątpliwa, więc nietrudno poszkodowany uzyskał wyrok zasądzający. Jednak jeszcze w czasie trwania sporu firma inflacyjna się rozwiązała, i zanim wyrok stał się prawomocny, już inni wierzyciele odeszli z pustemi rękoma, gdyż spryciarz nic już nie miał. „Przepisał" wszystko na żonę. Rezultat: rodzina w nędzy. Syn przerywa studja i idzie jako ekspedjent do przedsiębiorstwa handlowego, drugiego syna trzeba odebrać z gimnazjum i oddać do rzemiosła, koszty leczenia poszkodowanego pochłaniają resztę mienia, komornik staje się codziennym gościem, eksmisji unika się tylko wskutek przeniesienia się do pokoiku z kuchnią na przedmieściu. Nędza. Dlatego tylko, że panu X. podobało się jeździć nieostrożnie samochodem.

Wypadki podobne, choć może nie tak jaskrawe, nie są odosobnione. Niemożność wykonania wyroku z powodu braku majątku jest bardzo częsta, nawet wśród tych, którzy posiadają samochody. Kto ma sumienie dość obszerne, znajdzie w naszej procedurze bardzo wiele możności uniknięcia egzekucji.

Z tego też względu, biorąc pod uwagę, że zachodzi tu bardzo poważny interes publiczny, dyskutowano już niejednokrotnie nad wprowadzeniem przymusowego ubezpieczenia od odpowiedzialności prawnej dla samochodów. Za koncepcją tą przemawiały bardzo liczne względy, m. in. i to, że przy ubezpieczeniu bardzo znacznej liczby samochodów premja byłaby bardzo niewielka, a poszkodowany zawsze uzyskałby wynagrodzenie szkody. Eksperyment taki, wykonany przed kilkoma laty w Lizbonie, dał jednak wyniki negatywne, prawdopodobnie z powodu wad technicznych ubezpieczenia — skonstruowanego etatystycznie, o ile nam wiadomo — a także z powodu objęcia przymusowem ubezpieczeniem szkód rzeczowych. Natomiast Danja posiada od roku 1918 przymus ubezpieczeniowy dla właścicieli pojazdów mechanicznych, przyczem właściciel samochodu musi być ubezpieczony od odpowiedzialności prawnej na 12 000 koron, właściciel motocyklu na 6 000. Ubezpieczeń dokonywuje się jednak w zakładach prywatnych. Nie mogliśmy niestety otrzymać szczegółowych danych o tem ubezpieczeniu, nie wiemy również czy premje są wysokie, jednak nie słychać jakoś by automobilizm w Danji był szczególnie utrudniony. Podobnie też Szwajcarja ma już przymusowe ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Systemu tego nie będziemy oczywiście propagować narazie w Polsce, wobec nikłej u nas liczby samochodów. Mimo wszystko, poważne wypadki z ludźmi nie są tak częste, by z tego powodu nakładać ciężar na wszystkich automobilistów. Gdy będziemy w kraju mieli miljon samochodów, warto będzie się nad tem zastanowić, choćby tylko pod kątem widzenia szkód osobowych, bez uwzględnienia rzeczowych.

Natomiast o ile chodzi o ruch autobusowy, to uważalibyśmy przymusowe ubezpieczenie pasażerów za bezwzględnie konieczne, za jeden z najważniejszych postulatów naszej obecnej komunikacji autobusowej. Przymus ubezpieczeniowy istnieje, o ile nam wiadomo, pod tym względem w Anglji i w Niemczech, i rzecz ciekawa, że np. u naszych zachodnich sąsiadów publiczność woli korzystać z autobusów prywatnych, w których jest ubezpieczona, właśnie ze względu na to, niż z autobusów pocztowych, mimo większego komfortu, dlatego tylko, że poczta niemiecka, opierając się na dawnych przepisach, dotyczących dyliżansów pocztowych, zakreśla swoją własną odpowiedzialność bardzo ciasno.

Ubezpieczenie przedsiębiorstw autobusowych od odpowiedzialności prawnej, a podróżnych od wypadku uważamy bez względu na to, czy wprowadzi się u nas system koncesyjny, czy pozostanie obecna swobodna konkurencja, za bezwzględnie wskazane, choćby tylko z tego już względu, że najsilniejsze nawet pod względem kapitału przedsiębiorstwo autobusowe nie będzie w możności pokryć roszczeń odszkodowawczych swych pasażerów, jeżeli zdarzy się katastrofa naprawdę ciężka. Pozatem, i to jest może najważniejsze, pasażerowi nie służą prawa poszkodowanego z ustawy samochodowej z 3 maja 1909 r., gdyż § 8 uchyla zastosowanie przepisów § 7, jeżeli „w czasie wypadku przewożono poszkodowanego lub rzecz uszkodzoną". Skomplikowana zaś odpowiedzialność przedsiębiorcy transportowego zupełnie nie nadaje się do celów szybkiej i przejrzystej praktyki, a dowód „niedbalstwa" jest dla niefachowego i przeważnie nieobeznanego z przepisami pasażera zbyt trudny i zbyt niepewny.

Więc ze względu tak na dobro automobilizmu, jak też na interes publiczny kwestji ubezpieczenia od odpowiedzialności prawnej należy poświęcić znacznie więcej uwagi, niż dotychczas. Wprawdzie w tym dziale ubezpieczeniowym już dziś nasza dzielnica przoduje bezwzględnie, jednak to nie powód, byśmy mieli spocząć na zaliczkowanych dopiero laurach.

(pz)

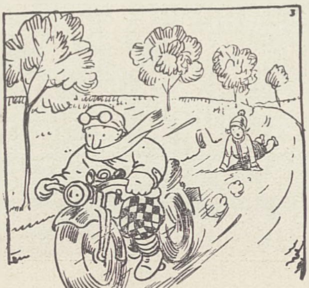
HUMOR

Na osiedlu lotniczem



— Mamusiu, tatuś wraca znowu „zagazowany“ do domu!

Po niewczasie



— Jadziu, hamuj mnie, gdy się rozpędzę!

Określenie miejscowości

Sędzia: — Gdzie to było, gdy kierowca panią całował?

Powódka (zawstydzona): — Na buzi...

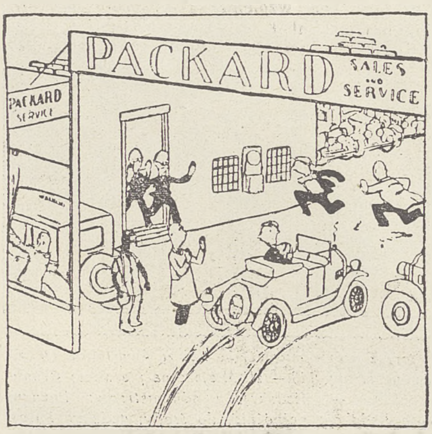
Sędzia: — Pani mnie nie zrozumiała, chciałem się dowiedzieć, gdzie pani w danym czasie była?

Powódka: — W jego objęciach...



Pani X.: — Mąż mój dotąd nie wrócił, ale spodziewam się go lada chwila. O! widzi pan, już wraca, to jego aparat!...

Konkurencja



— Ile kramu może narobić „Lincoln-junior“, gdy wjeżdża do zakładów „General Motors“!...

Mała omyłka

Pewien kierowca, który przejechał swym samochodem świnię i pięć kur zostaje zatrzymany przez stróża bezpieczeństwa.

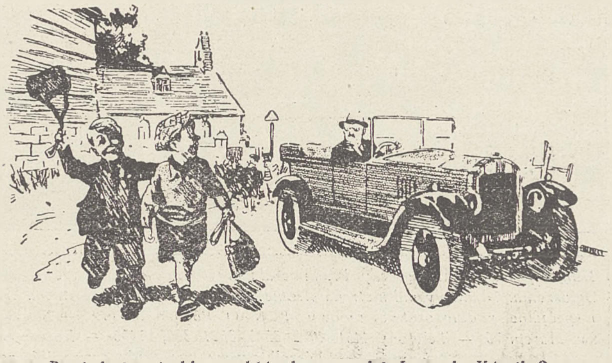
Policjant. — Proszę o zezwolenie na prowadzenie wozu!...

Kierowca: — Tutaj, proszę.

Policjant: — Tak, ale to jest zezwolenie na polowanie. Co mam z tem zrobić?

Kierowca: — Oczywiście! Uważam, że w danym wypadku starczy w zupełności zezwolenie na polowanie.

Także odpowiedź



— Powiedzcie mi chłopcy, którędy prowadzi droga do Kórnika?
— Nie wiemy, proszę, pana, bo dzisiaj wypadła nam lekcja geografji...

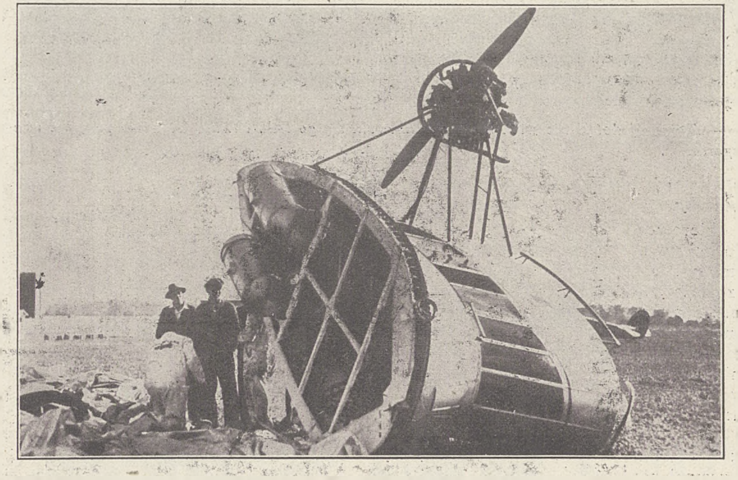
Rozmaitości ze świata

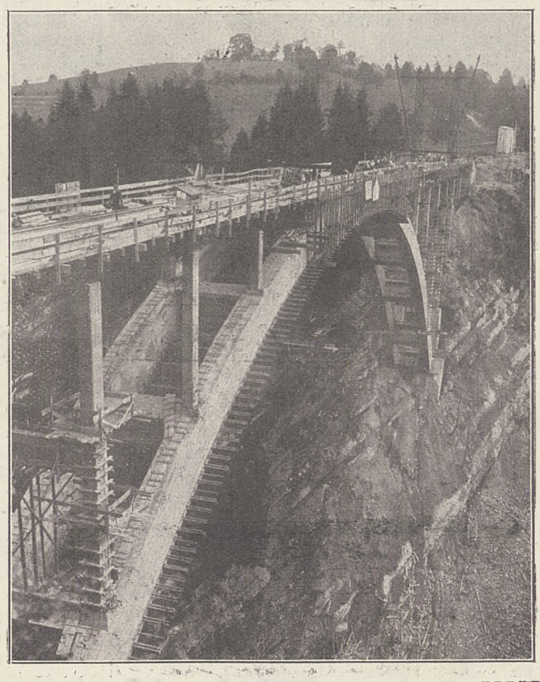


Motoryzacja opanowała również Hollywood wraz z naszym przyjacielem Gwizdkiem, którego znamy z licznych zabawnych wkładek filmowych.

Aby skrócić drogę na słynne widowisko pasyjne w Oberammergau buduje się między Eschenbach i Rottenbuch największy most betonowy o 180 m rozpiętości.

W ostatnich dniach został nad lotniskiem w Pittsburgu zniszczony przez burzę sterowiec Goodyear Virginia. Na rycinie widzimy ocalałą gondolę.





Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50 przez pocztę miesięcznie 1,25 zł, kwartalnie 3,63 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 30 gr., cała strona 470,— zł, pół strony 235,— zł, ćwierć strony 118,— zł. Miejsce na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Naczelny redaktor: Alfred Chrzanowski. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Korespondencję i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do środy, godziny 13-tej.